AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS RF-8 *CRUSADER* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO SOBRE CUBA Y VIETNAM



LOS RF-8 *CRUSADER* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO SOBRE CUBA Y VIETNAM


NL
NAVY
VFP-63

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 44

LOS RF-8 *CRUSADER* DE RECONOCIMIENTO FOTOGRÁFICO SOBRE CUBA Y VIETNAM



ediciones del Prado

Ilustración de portada

El 17 de agosto de 1966, el Tte. de Navío Andre Coltrin, del Destacamento G del VFP-63, llevó a cabo una misión de reconocimiento fotográfico extremadamente arriesgada hasta la base de MiG de Kep, en Vietnam del Norte. Escoltado por el piloto de intercambio de la Fuerza Aérea Capt. Will Abbott, perteneciente al VF-111, a los mandos de un F-8C, Coltrin voló con su RF-8G Crusader a través de las montañas situadas al norte de Haiphong, poniendo después rumbo al Oeste, hacia Hanoi y Kep. Los artilleros norvietnamitas asentados en las montañas tenían que disparan hacia abajo para tratar de abatir a los aviones norteamericanos mientras los pilotos de los Crusader intentaban aprovechar la protección de las montañas para evitar ser detectados por el radar enemigo. A veces Coltrin volaba tan bajo que al revelar la película de su misión se distinguían las cuerdas de tender la ropa, llenas de prendas lavadas.
Cuando se aproximaban a Hanoi, los Crusader encontraron de nuevo intenso fuego enemigo, y muchas explosiones antiaéreas estallaban tan cerca del RF-8 de Coltrin que el reactor se estremecía físicamente en medio del cielo. Las explosiones eran de color blanco, lo cual significaba que correspondían a cañones AAA de 37 mm, o negras con centros rojos, que correspondían a los disparos de las piezas de 57 mm. Prácticamente todas las luces de aviso de la cabina de Coltrin se encendieron, incluyendo los indicadores de estado de combustible y de los sistemas hidráulicos, mientras los disparos antiaéreos alcanzaban numerosos puntos de su avión. Después de haber terminado sus pasadas fotográficas y haber dejado atrás los cielos llenos de explosiones antiaéreas, Coltrin ascendió para que su piloto de escolta comprobase visualmente el estado de su avión. Al comprobar que todavía podía controlar su dañado RF-8, Coltrin consiguió llegar de vuelta a su portaaviones con la ayuda de un avión cisterna A-4. Por esta misión fue condecorado con la Cruz de Vuelo Distinguido, la cual fue una de las tres DFC que recibiría por sus servicios en combate.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *RF-8 Crusader Units over Cuba and Vietnam*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Peter Mersky
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Tom Tullis
Figuras de pilotos de Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-564-9
D.L.: M - 10563 - 2001

Impreso en España

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

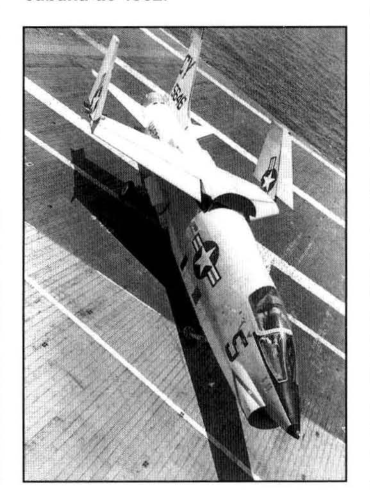
Sólo unos pocos cazas de altas prestaciones han conseguido destacar simultáneamente como aviones de combate. Las grandes velocidades suelen sugerir el campo del reconocimiento táctico. El Vickers-Supermarine Spitfire, el Lockheed P-38 Lightning y el North American P-51 Mustang prestaron buenos servicios en este importante, pero sin duda menos brillante, cometido durante la II Guerra Mundial, y resulta curioso observar que las demás potencias principales raramente dedicaron sus cazas a misiones de reconocimiento.

El incomparable F8U Crusader de Vought, que casi por sí solo resucitó el destino de esta pionera compañía en un momento en que luchaba contra las dificultades, parecía un candidato ideal para ser sometido a un profundo rediseño que le transformase en una veloz plataforma de reconocimiento táctico. Mientras comenzaba la introducción en la flota de la versión de caza del Crusader a finales de 1956, el F8U-1 (que era su designación anterior a 1962) fue drásticamente modificado en la parte delantera del ala. Los cuatro cañones internos de 20 mm fueron suprimidos, el delgado fuselaje delantero se ensanchó y su parte ventral fue aplanada para acomodar un módulo de cámaras de fotografía aérea Chicago. Los primeros F8U-1 construidos (cuya designación sería más adelante cambiada por la de RF-8A) llevaban una serie de plataformas verticales y oblicuas, además de otras tres cámaras –en disposición trimetrogónica– utilizadas para obtener fotografías solapadas que proporcionasen una cobertura de horizonte a horizonte. Más adelante, las cámaras panorámicas KA-66 y KA-68 instaladas en la estación 2 permitieron obtener auténticas fotografías panorámicas.

A bordo de los Crusader de reconocimiento fotográfico había tres posiciones para cámaras. La estación 1 estaba situada directamente debajo de la cabina y consistía en un prominente carenaje que alojaba una cámara que enfocaba directamente en la dirección de vuelo del reactor con un ángulo de 45º. Esta disposición era excelente para obtener imágenes de aproximación al objetivo, y la cámara allí instalada llegó a convertirse en una de las más fiables del RF-8. La estación 1 también podía prepararse para instalar una cámara cinematográfica de 16 mm, aunque éstas sólo se utilizaron en raras ocasiones. Además de la estación 2, con su cámara panorámica, el RF-8 tenía las estaciones 3 y 4 con cámaras montadas vertical y oblicuamente que podían enfocarse directamente hacia debajo del avión o por fuera de las ventanillas laterales. El tamaño de película utilizado originalmente era de 70 mm, pero en 1967, con la introducción del RF-8G, el tamaño de la película se aumentó a 126 mm.

La misión de los Crusader de reconocimiento fotográfico era la obtención de información. Carente de armamento, y con una capacidad interior de combustible muy aumentada, el RF-8 era un auténtico bólido, que se servía de la sorpresa, del coraje y de la pericia de su piloto –y probablemente también de un poco de suerte– y de sus velocidades supersónicas para llegar hasta el objetivo, hacer las fotografías y alejarse antes de que las defensas aéreas enemigas pudiesen siquiera apuntar contra los intrusos.

Un RF-8A del VMCJ-2 rueda por la cubierta de vuelo después de ser "atrapado". Aunque los pilotos de RF-8 del Marine Corps eran, al fin y al cabo, aviadores navales y debían actualizar su operatividad sobre portaaviones, muchos de ellos raramente veían uno. En pocos meses este avión y este piloto estarán volando desde el NAS Guantánamo durante la crisis cubana de 1962.



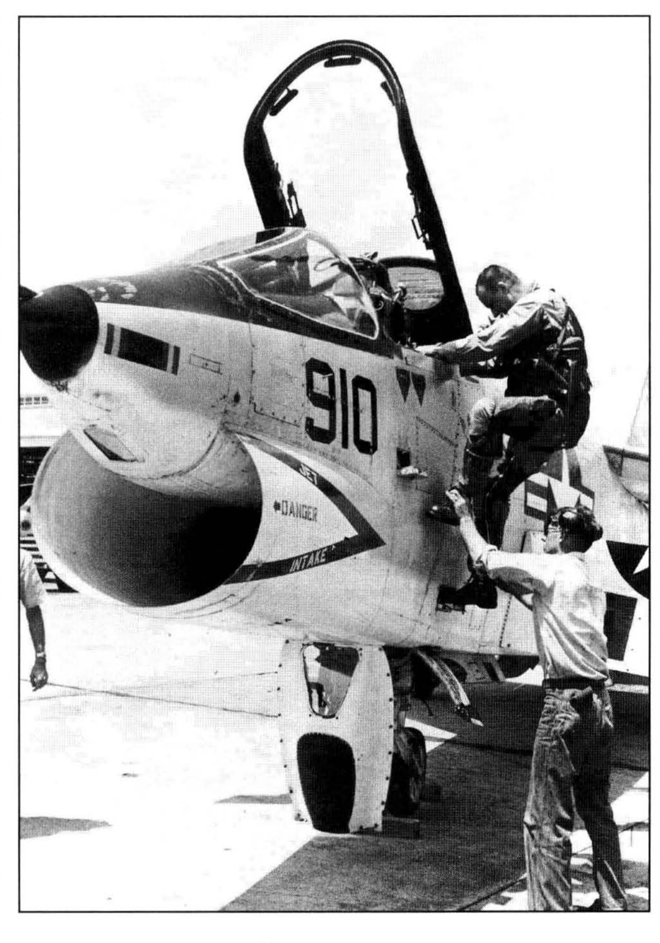
LA CRISIS DE CUBA

La primera prueba operacional de los Crusader de reconocimiento fotográfico tuvo lugar a mediados del otoño de 1962, y en ella participaron RF-8A de la Marina y del Cuerpo del Marines. Los vuelos de reconocimiento de los U-2 de la USAF habían recogido indicaciones, aunque no pruebas irrefutables, de que los soviéticos habían desplegado misiles balísticos de alcance intermedio (IRBM) en su estado cliente, el régimen comunista que controlaba la isla de Cuba. El 13 de octubre, al mismo tiempo que continuaban los vuelos de los aparatos de la USAF, el VFP-62 y el escuadrón VMCJ-2 del cuerpo de Marines recibieron la orden de mantenerse a la espera en la base aeronaval de Cecil Field, cerca de Jacksonville.

Los RF-8 eran necesarios para realizar pasadas a baja altura y gran velocidad para confirmar las indicaciones deducidas de las fotografías realizadas por los U-2 que sólo mostraban movimientos de tierras y unas actividades de construcción sin confirmar. Los agentes infiltrados en Cuba informaron de que era posible que se estuviesen construyendo bases de lanzamiento de misiles, y el gobierno de los Estados Unidos quería comprobarlo con imágenes más detalladas. Un U-2 volando a gran altura sólo podía tomar una o dos fotografías por minuto, pero un RF-8 volando a 600 nudos y a 5.000 pies era capaz de tomar varias fotografías por segundo. No sólo su cobertura era mucho mayor, sino que también las imágenes obtenidas eran más detalladas.

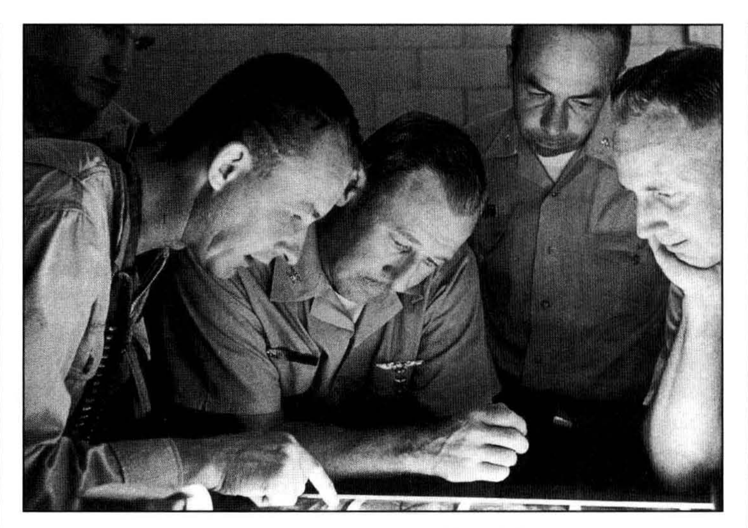
Mientras el VFP-2 enviaba destacamentos a los portaaviones para el caso de que los "barcos grandes" se pusiesen en pie de guerra, su "escuadrón padre" con base en tierra se preparaba para realizar operaciones sobre Cuba. Cuatro pilotos del Cuerpo de Marines fueron agregados al VFP-62 para reforzar sus recursos y pilotar los RF-8 del escuadrón de la Marina. Los vuelos comenzaron el 23 de octubre de 1962 bajo el nombre en clave de *Blue Moon*, cuando seis aviones sobrevolaron tres objetivos, dos RF-8 sobre cada uno de ellos. En cada salida participaban siempre dos aviones. El 27 de octubre se efectuaron catorce vuelos, siendo aquel el día en que más vuelos se realizaron de toda la operación.

El Capt. de Fragata William Ecker desciende de su RF-8A después de realizar una misión sobre Cuba. Esta fotografía se tomó algún tiempo después de que el escuadrón hubiese recibido la primera citación como unidad distinguida concedida a una unidad de la Marina el 26 de noviembre de 1962 (obsérvese la cinta pintada sobre el morro del Crusader). El compartimento de la cámara delantera está ya abierto, al igual que la completa de la estación número tres detrás del jefe de mecánicos del avión que está ayudando al capitán.



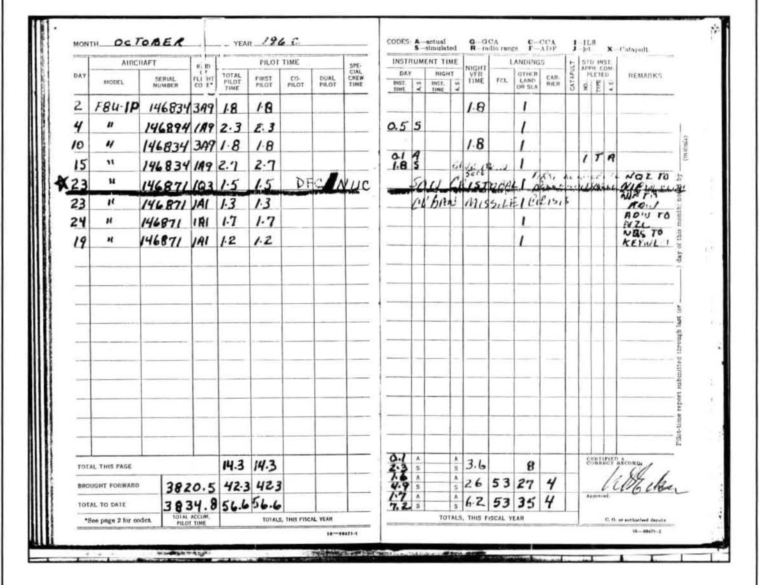


El Capt. de Fragata Ecker da sus primeras impresiones de la misión. Ecker, un piloto naval de carrera, había combatido a los mandos de los F4U-1D Corsair durante la II Guerra Mundial como miembro del VBF-10 a bordo del USS *Intrepid* (CV-11).



Arriba: Todavía llevando todo su equipo de vuelo, el Capt. de Fragata Ecker se inclina sobre la mesa de pruebas para repasar la película tomada durante su misión junto con los interpretadores fotográficos y otros oficiales interesados, en el laboratorio fotográfico de Jacksonville. Obsérvese el cinturón de munición de Ecker, que lleva característicamente cruzado sobre el pecho.

Abajo: Una página de la libreta de vuelo del Capt. de Fragata Ecker, en la que están reflejadas algunas de las misiones realizadas durante el mes de octubre sobre Cuba. Obsérvese que aunque el sistema de designación de los aviones de la Marina había cambiado aquel mes, el contramaestre responsable de inscribir este fundamental dato del registro del piloto todavía se refiere al RF-8A como F8U-1P.



MONTH OCTOBER YEAR 1962

CODES: A—actual S—simulated G—GCA R—radio range C—CCA F—ADF I—ILS J—jet X—Catapult

DAY	AIRCRAFT MODEL	AIRCRAFT SERIAL NUMBER	KIND OF FLIGHT CODE*	TOTAL PILOT TIME	FIRST PILOT	CO-PILOT	DUAL PILOT	SPECIAL CREW TIME	DAY INST. TIME	A/S	NIGHT INST. TIME	A/S	NIGHT VFR TIME	LANDINGS FCL	OTHER LAND OR SEA	CARRIER	CATAPULT	STD INST. APPR. COMPLETED NO.	TYPE	A/S	REMARKS
2	F8U-1P	146834	3A9	1.8	1.8								1.8		1						
4	"	146894	1A9	2.3	2.3				0.5	S					1						
10	"	146834	3A9	1.8	1.8								1.8		1						
15	"	146834	1A9	2.7	2.7				0.1 1.8	A S					1			1	T	A	
★23	"	146871	1Q3	1.5	1.5	DFC NUC			SAN CRISTOBAL						1						NOZ TO [illegible]
23	"	146871	JA1	1.3	1.3				CUBAN MISSILE CRISIS						1						[illegible]
24	"	146871	1R1	1.7	1.7										1						ADJ TO NZC
19	"	146871	JA1	1.2	1.2										1						NAS TO KEYWL

	TOTAL ACCUM. PILOT TIME	TOTAL PILOT TIME	FIRST PILOT	CO-PILOT	DUAL PILOT	SPECIAL CREW TIME
TOTAL THIS PAGE		14.3	14.3			
BROUGHT FORWARD	3820.5	42.3	423			
TOTAL TO DATE	3834.8	56.6	56.6			

*See page 2 for codes. — TOTALS, THIS FISCAL YEAR

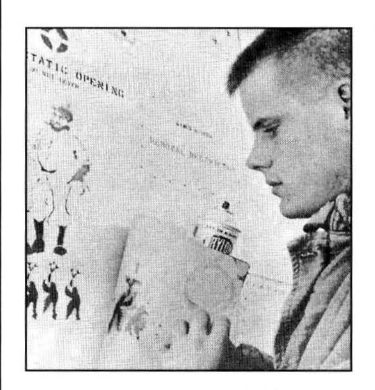
DAY INST. TIME	A/S	NIGHT INST. TIME	A/S	NIGHT VFR TIME	FCL	OTHER LAND OR SEA	CARRIER	CATAPULT
0.1 2.3	A S		A S	3.6		8		
1.6 4.9	A S		A S	26	53	27	4	
1.7 7.2	A S		A S	6.2	53	35	4	

TOTALS, THIS FISCAL YEAR

CERTIFIED A CORRECT RECORD: [signature]

Approved: C. O. or authorized deputy

Pilot-time report submitted through last (or ___) day of this month: none by ___ (initials)



Otro pollo muerto significaba otra misión realizada con éxito sobre Cuba. Cada RF-8A llevaba pintada una caricatura del líder cubano Fidel Castro –obsérvese que lleva un uniforme de béisbol, que hace referencia a la pasión de los cubanos por este juego– y un pollo muerto por cada misión realizada. El temor de Castro por ser envenenado en Nueva York durante una visita oficial, y el hecho de que exigiese que se le sirviese un pollo recién muerto, era el motivo de esta curiosa marca.

Los RF-8A efectuaban diariamente dos vuelos desde la base aeronaval de Key West, realizando pasadas a baja altura y gran velocidad sobre la fuertemente defendida isla antes de aterrizar de vuelta en la base aeronaval de Jacksonville, donde eran descargadas las películas tomadas por los Crusader y reveladas de inmediato para su interpretación en el Laboratorio de Fotografía Aérea de la Flota (FAPL) que formaba parte del VFP-62. Después de que se les hubiese extraído la película impresionada, los RF-8A regresaban a Cecil Field, que estaba a sólo un



El GA 910 (Nº de serie 146871) rueda por la pista después de haber aterrizado en la base aeronaval de Jacksonville después de una misión a finales de 1962, con el jefe del escuadrón, Capt. de Fragata William Ecker a los mandos. Al igual que muchos de los RF-8A que intervinieron en operaciones durante la Crisis de Cuba, este aparato fue después modificado en fábrica transformándolo en un modelo G y participó intensamente en acciones en Vietnam encuadrado en el destacamento del VFP-63 a bordo del Oriskany en 1966, entre otros varios cruceros de la TF 77.

corto vuelo de distancia de Jacksonville, para que se les hiciesen las operaciones habituales de mantenimiento. Después regresaban a Key West para las siguientes misiones. A lo largo de un período de seis semanas, los RF-8 trajeron de vuelta más de 160.000 negativos.

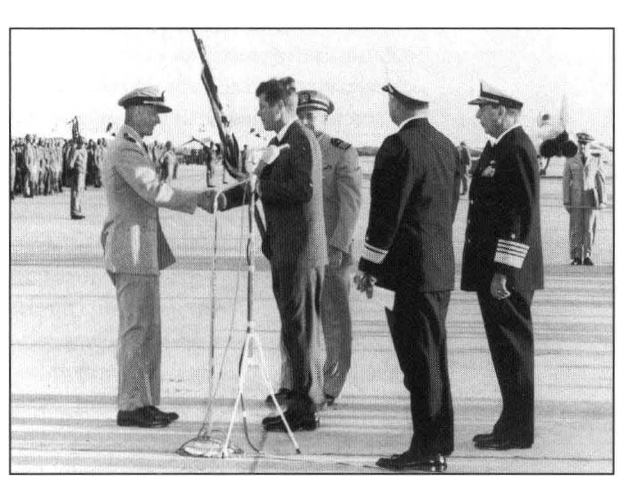
La Crisis de los Misiles estaba en todo su apogeo cuando la Marina de los Estados Unidos. impuso un bloqueo naval, desafiando los continuos movimientos de los soviéticos hacia y desde Cuba. Nunca, ni antes ni después de aquellos días, ha estado el mundo tan cerca de una guerra nuclear. Finalmente, después de una semana de protestas diplomáticas, los soviéticos accedieron a desmantelar las instalaciones de lanzamiento de misiles y a retirarlas de Cuba.

Mientras continuaban las delicadas negociaciones, también seguía realizándose los vuelos *Blue Moon*. Al regresar a Jacksonville después de sus misiones, a cada Crusader se le pintaba otra marca de "pollo muerto" debajo de la cabina para indicar que había completado con éxito un vuelo más. Esta marca hacía referencia a un cómico episodio en el que el líder cubano, Fidel Castro, durante una visita a Nueva York en 1960 había exigido que se matase y cocinase para él, en su presencia, un pollo vivo para evitar que alguien tratase de asesinarle envenenando su comida.

Además de las marcas de los "pollos", cada Crusader llevaba escrita la frase "Smile, you're in Candid Camera" (Sonría, está usted siendo fotografiado por la cámara indiscreta) sobre la superficie de la parte inferior del fuselaje, inmediatamente delante del alojamiento de la cámara de la estación 1.

La cronología de las salidas diarias de los RF-8A durante la operación *Blue Moon* fue la siguiente:

El presidente John F. Kennedy, el segundo por la izquierda, hace entrega al VFP-62 de la primera citación como Unidad Distinguida de la Marina en tiempo de paz el 26 de noviembre de 1962. El Capt. de Fragata William Ecker estrecha la mano del presidente después de aceptar este galardón en nombre de su unidad.



23 de octubre – tres salidas
25 de octubre – diez salidas
27 de octubre – catorce salidas
29 de octubre – dos salidas
1 de noviembre – dos salidas
2 de noviembre – dos salidas
3 de noviembre – dos salidas
5 de noviembre – seis salidas
6 de noviembre – dos salidas
7 de noviembre – cuatro salidas
8 de noviembre – cuatro salidas
9 de noviembre – seis salidas
10 de noviembre – cuatro salidas
11 de noviembre – cuatro salidas
12 de noviembre – cuatro salidas



Uno de los cuatro aviadores pertenecientes al VMCJ-2 del Cuerpo de Marines agregados al VFP-62, Capt. John I. Hudson (a la derecha) estrecha la mano del Capt. de Fragata Ecker después de haber completado una salida más sobre Cuba. La humorística marca del pollo muerto resalta prominentemente entre ellos. Posteriormente Hudson seguiría su carrera en el Cuerpo de Marines mandando escuadrones de F-4 y terminó retirándose con el empleo de Teniente General (tres estrellas).

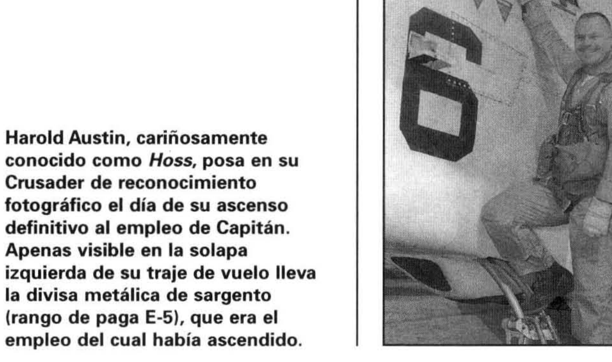
13 de noviembre – seis salidas
15 de noviembre – dos salidas

A partir del 15 de noviembre la Marina ya no realizó ningún vuelo, hasta la última salida que se efectuó el 5 de junio de 1963.

Los doce pilotos destinados en el escuadrón que participaron en la operación *Blue Moon* recibieron cada uno la Cruz de Vuelo Distinguido, y a su unidad, el VFP-62, se le otorgó la primera citación como Unidad Distinguida concedida a una unidad de la Marina en tiempo de paz, la cual fue entregada al jefe de la unidad personalmente por el presidente John F. Kennedy cuando visitó el escuadrón en la base de Key West, el 26 de noviembre de 1962. Los cuatro aviadores del Cuerpo de Marines que participaron en las misiones de la operación *Blue Moon* recibieron sus DFC de manos del CINCLANT (Comandante en Jefe del Mando del Atlántico), Almirante Robert. L. Dennison, en una ceremonia aparte celebrada en Jacksonville. Desafortunadamente, a los Marines no les correspondía el galardón de citación como unidad distinguida ya que, técnicamente, no formaban parte del VFP-62.

El Capt. (que llegaría a alcanzar la graduación de Teniente General) John Hudson era uno de aquellos cuatro pilotos de RF-8 del Cuerpo de Marines agregados al VFP-62 durante la crisis. Al principio, él y sus compañeros de escuadrón realizaron vuelos sobre Cuba a una altura de 200 pies, una altura considerablemente más baja que la de posteriores misiones, que se llevaron a cabo a una altura de 1.000 pies. En las salidas iniciales a baja altura las fotografías conseguidas fueron decepcionantemente "borrosas" a causa de la sal de las salpicaduras de agua de mar que se producían cuando los pilotos de los Crusader intentaban volar por debajo de la cobertura del radar cubano. En posteriores misiones de la operación *Blue Moon,* los pilotos ascendían hasta 1.000 pies a una velocidad de 480 nudos, sobrevolaban sus objetivos y después cerraban las cámaras y descendían de nuevo hasta una altura de salida de 200 pies. Hudson aún recuerda vívidamente el intenso fuego antiaéreo cubano que casi consiguió derribar varios RF-8A.

Junto con sus tres compañeros del Cuerpo de Marines, el 19 de octubre, Hudson había efectuado un vuelo de dos horas desde su base de Cherry Point, en Carolina del Norte, para unirse al VFP-62 en Key West. El 10 de noviembre, dos de los pilotos del Cuerpo de Marines realizaron una misión para conmemorar el 187 aniversario del



Harold Austin, cariñosamente conocido como *Hoss,* posa en su Crusader de reconocimiento fotográfico el día de su ascenso definitivo al empleo de Capitán. Apenas visible en la solapa izquierda de su traje de vuelo lleva la divisa metálica de sargento (rango de paga E-5), que era el empleo del cual había ascendido.

Cuerpo al que pertenecían, y uno de los reactores que participaron fue el RF-8A, con número de serie 145611, que realizaba una de las cinco salidas consecutivas que efectuó durante la crisis.



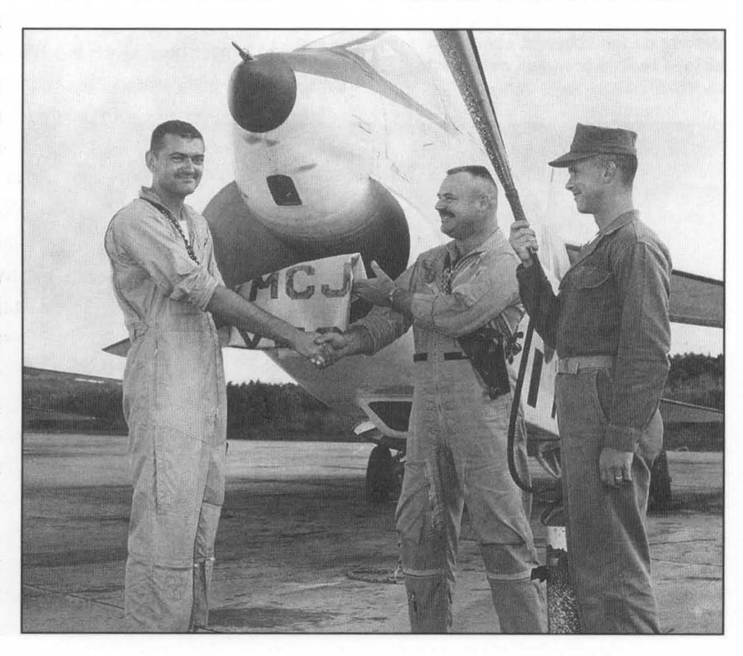
Los hombres del olvidado contingente de Guantánamo posan junto a uno de sus aviones, mostrando ostensiblemente el emblema de su unidad. Harold Austin y el Capt. Gary Hintz (segundo y tercero por la izquierda de la primera fila) dependían de estos hombres para mantener sus RF-8A listos y en el aire durante la crisis.

Aunque el VFP-62 llevó a cabo la mayor parte de los vuelos de Crusader una vez que la crisis de Cuba alcanzó su punto crítico, los RF-8 del Cuerpo de Marines pertenecientes a un pequeño destacamento del VMCJ-2 en la gran base naval norteamericana de Guantánamo ("Gitmo"), situada en territorio cubano, proporcionaron también una interesante visión durante el conflicto.

Durante los dos años anteriores a la crisis de Cuba, el VMCJ-2 había estado realizando vuelos de reconocimiento electrónico con Douglas F3D Skyknight especialmente equipados. Este gran reactor bimotor de ala recta, que después, a lo largo de su amplia carrera, se convertiría en una importante plataforma para la obtención de ELINT (inteligencia electrónica) en Vietnam, había entrado por primera vez en combate una década antes, durante la guerra de Corea, en la que los F3D del Cuerpo de Marines habían conseguido un importante número de victorias nocturnas, entre las que se contaban los derribos de seis MiG-15.

Los F3D de los Marines despegaban durante las primeras horas anteriores al amanecer desde aeródromos del Caribe cercanos a Cuba, como los situados en Jamaica o en las Bahamas, para volar a cierta distancia de las costas cubanas y provocar que el radar cubano se delatase al iluminarles. Normalmente, los cubanos hacían exactamente lo que se esperaba, y los Marines siempre conseguían una gran cantidad de inteligencia, para cuyo análisis eran necesarias varias semanas.

Los Capts. Gary Hintz (a la izquierda) y Harold Austin (a la derecha) posan junto a uno de los dos RF-8A del destacamento del VMCJ-2 en Guantánamo. Los dos aviadores realizaron misiones de reconocimiento durante la crisis, varias de ellas nocturnas. Hintz se retiró con el empleo de coronel, mientras que Austin se retiró con la graduación de comandante y se convirtió en ministro metodista.



Los Skyknight tenían también un enlace directo por radio con la Junta de Jefes de Estado Mayor (JCS) norteamericana, a pesar de que estas misiones se realizaban en un riguroso silencio de radio.

Sin embargo, al comenzar la crisis de Cuba, y además de los pilotos y equipos de tierra enviados a contribuir al mayor esfuerzo del VFP-62, un destacamento de dos reactores fue enviado a Guantánamo, haciendo escala en Boca Chica, en Florida. El joven piloto de Crusader Cap. Harold M. Austin Jr. era por aquel entonces el oficial encargado de la logística en el escuadrón, y se sintió algo disgustado por tener que quedarse atrás para asegurarse de que el destacamento salía en

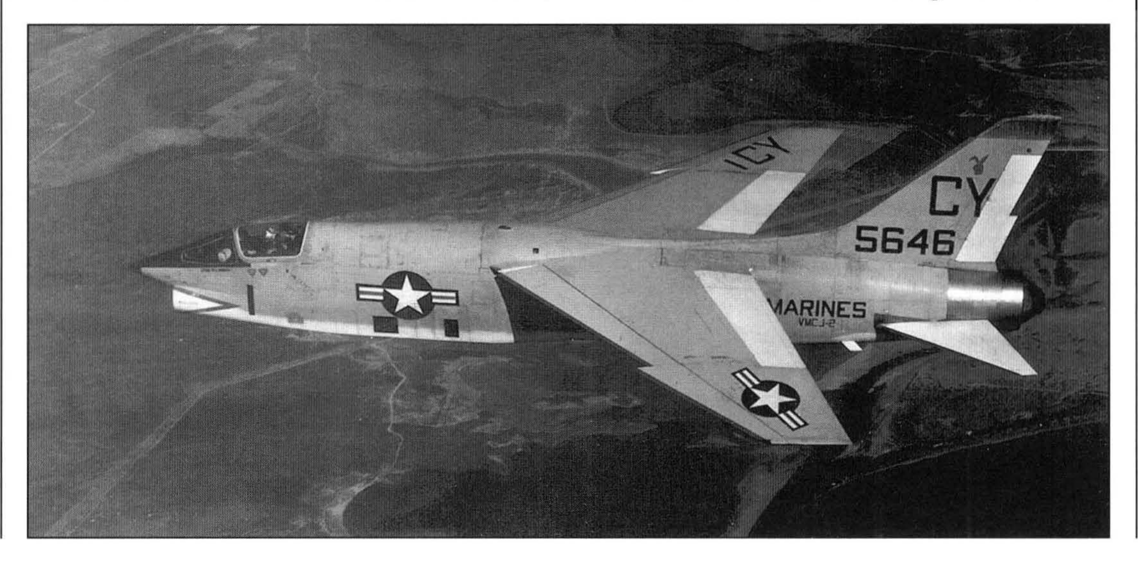
buenas condiciones de Cherry Point y después conseguía llegar a salvo a Cuba. Sin embargo, más tarde conseguiría unirse al destacamento que había sido separado del escuadrón y asignado al grupo con base en "Gitmo" poco después de su llegada.

Aunque la operación principal de reconocimiento estuvo a cargo del grupo combinado compuesto por el VFP-62 y el VMCJ-2, los Marines de "Gitmo" también realizaron varias misiones, en especial, varias salidas nocturnas de reconocimiento fotográfico. Lamentablemente, el hombre que estaba al mando en "Gitmo" era un coronel que no era aviador, que no comprendía por completo las operaciones aéreas, y pronto esta circunstancia se haría sentir por los pilotos, como demuestra el siguiente episodio.

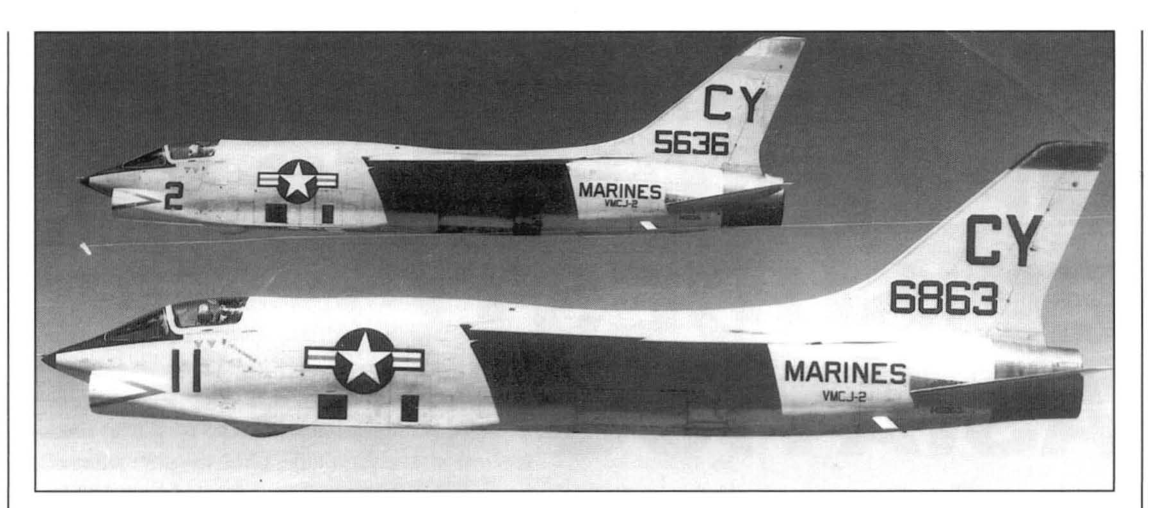
Después de que el 27 de octubre fuese derribado un U-2, el Capt. Austin recibió la orden de hacer fotografías puntuales desde gran altura del emplazamiento de misiles que había derribado el avión de la USAF. La Junta de Jefes de Estado Mayor sugirió que el RF-8 debía volar a 35.000 pies, lo cual no sólo le colocaba justo en la zona de acción eficaz de los misiles, sino también iría en detrimento de las fotografías que tomase. Austin dijo al coronel "terrestre" que con una pasada a gran velocidad y a baja altura podía conseguir una cobertura mucho mejor y también le mantendría fuera de la zona de acción de los misiles.

El coronel contestó que Austin no debía preocuparse, pues cuatro cazas se mantendrían volando cerca de la costa supervisando el desarrollo de la misión fotográfica. Por supuesto poco podían hacer los aparatos de escolta contra un misil, salvo indicar dónde había sido alcanzado el Crusader de reconocimiento y, si Austin conseguía saltar, dónde había caído. Las objeciones de Austin cayeron en oídos sordos, y realizó la misión "muy asustado".

Una divertida historia que pone de manifiesto las a veces intensas rivalidades entre los distintos ejércitos durante la crisis se centra sobre las cámaras de los RF-8 fabricadas por Chicago Aerial industries. La USAF había tenido algunos problemas con su McDonnell RF-101A Voodoo (equivalente del Crusader de reconocimiento fotográfico), que también era un derivado de una variante de caza original de la década



Un RF-8A vuela sobre Guantánamo en 1962 poco antes de que estallase la crisis. Obsérvese el logotipo del conejito de la revista *Playboy*, del cual se apropió el escuadrón junto con su indicativo radio "Playboy". La unidad continuó utilizando este indicativo durante la Guerra de Vietnam y durante la década de los ochenta, cuando la unidad recibió la nueva designación de VMAQ-2.



Dos RF-8A del Cuerpo de Marines pertenecientes al VMCJ-2 vuelan sobre el mar Caribe durante el año 1962. A diferencia de muchos otros célebres reactores tácticos, el RF-8 nunca vio modificada su silueta con depósitos suplementarios de combustible instalados bajo las alas ni ninguna otra parafernalia. Sólo se le añadieron dos bandas en la parte ventral del fuselaje para mejorar su estabilidad direccional a altas velocidades cuando los 73 modelos A fueron mejorados a la especificación RF-8G de mediados a finales de la década de los sesenta.

de los cincuenta. El grande y rápido F-101A era un caza monoplaza de gran radio de acción que hacía gala de unas impresionantes prestaciones en cuanto a velocidad de vuelo nivelado, pero nunca fue totalmente satisfactorio en el cometido para el que se le pretendió utilizar. El RF-101 disfrutó de una carrera algo más satisfactoria y participó en un considerable número de misiones durante los cinco primeros años de la Guerra de Vietnam.

Sin embargo, durante aquellas angustiosas semanas de octubre de 1962, los temperamentales Voodoo de reconocimiento fotográfico estaban en tierra con más frecuencia que en el aire, y el hecho de las cámaras de estos reactores no estuviesen preparadas para una prueba real como ésta, sencillamente delataba la falta de disponibilidad de la fuerza aérea.

En un acto de desesperación, la Fuerza Aérea preguntó a Chicago Aerial si podía adquirir las cámaras KA-45 como las que formaban parte del equipamiento del RF-8A. El KA-45 era uno de los tres modelos específicos de cámara instalados en las cuatro estaciones del gran fuselaje del Crusader, que iba montado concretamente en la estación 1, debajo de la gran toma de aire del morro del RF-8A, mirando hacia delante a lo largo de la ruta de vuelo del avión. Esta fiable cámara proporcionaba unas excelentes vistas de los puntos de entrada para las pasadas de bombardeo.

Chicago Aerial contestó a la Fuerza Aérea que aunque 22 cámaras estaban ya listas para su envío, ya estaban asignadas a sus compradores de la Marina. En última instancia, el pintoresco jefe del Estado Mayor de la USAF, General Curtis leMay, tomó cartas en el asunto, y pasando factura a la Marina por favores pasados, consiguió que el almirante al mando compartiese el encargo con la Fuerza Aérea.

El fabricante instaló las cámaras en los Voodoo de la 363ª Ala de Reconocimiento Táctico de la USAF en la base de la Fuerza Aérea de Shaw, en Carolina del Sur, y por fin seis RF-101 estuvieron en condiciones de asumir sus cometidos en la base de Macdill, en Tampa, Florida. Sin embargo, en honor a la verdad, aunque la Fuerza Aérea recibió gran cantidad de publicidad favorable, llegando incluso a aparecer en la revista *Life*, sus RF-101 permanecieron fuera de acción durante la mayor parte de la vital semana del 23 al 28 de octubre a causa de problemas con sus sistemas de cámaras fotográficas.

PRIMERAS OPERACIONES EN EL SUDESTE ASIÁTICO

Los sucesos que rodearon la guerra en Vietnam han sido ya suficientemente bien documentados. Basta decir que al intensificarse la guerra civil en Vietnam, que había sido dividido en 1954, los Estados Unidos apoyaron al gobierno sudvietnamita no sólo con determinados suministros y materiales, sino también entrenando a sus fuerzas armadas y manteniendo un considerable grupo operativo frente a la larga costa vietnamita y en el mar del Sur de China.

Antes de que se produjesen los incidentes meteorológicos en el golfo de Tonkín a primeros de agosto de 1964, los portaaviones americanos habían estado navegando de norte a sur apoyando diversas operaciones terrestres. La operación principal implicó la realización de misiones de reconocimiento aéreo para las cuales se utilizaron Skywarrior RA-3B especialmente configurados y RF-8A pertenecientes a destacamentos del VFP-63. Laos, que había estado bajo los ataques directos de los comunistas, era una zona de especial interés. Bajo el nombre de *equipo Yankee,* la Marina contribuyó con sus recursos a un esfuerzo combinado con el doble propósito de obtener información y demostrar a los norvietnamitas que Vietnam del Sur no estaba solo.

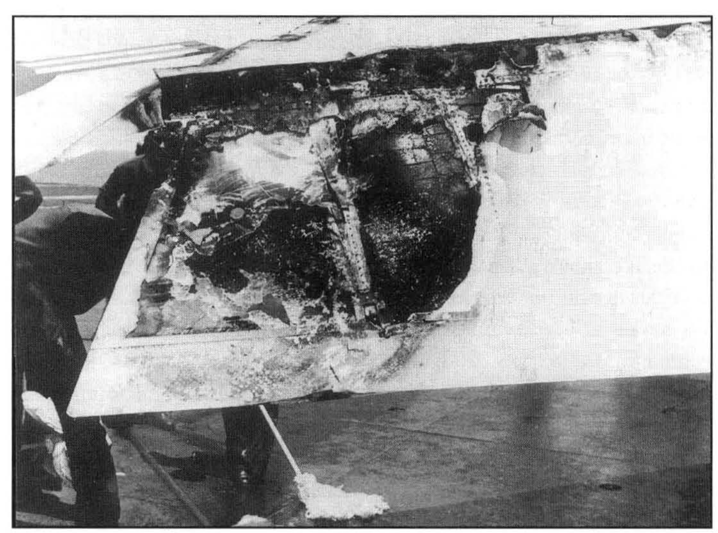
Para demostrar la resolución norteamericana, aviones de reconocimiento de la Marina y de la Fuerza Aérea empezaron a realizar pasadas de reconocimiento fotográfico a baja cota sobre la Plaine des Jars y a lo largo del "panhandle" laosiano. El Kitty Hawk (CVA-63) llevaba a bordo tres RF-8A y dos RA-3B pertenecientes al VFP-63 y al VAP-61 respectivamente. Más adelante, con la adición de otro destacamento de



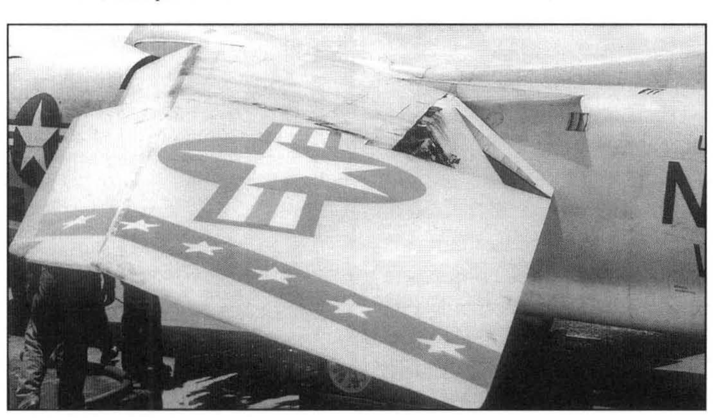
El caprichoso F-8 exigía una constante atención incluso después de haber tomado tierra. Los vientos laterales y los neumáticos desgastados provocaban algunos incidentes desagradables, como el que muestra esta fotografía ocurrido a un RF-8A del VFP-63. El piloto terminó la salida en una zanja de drenaje después de salirse de la pista, en julio de 1964. Tras ser rápidamente reparado, este reactor fue transformado más adelante al modelo RF-8G.

RF-8 procedente del Bon Homme Richard (CVA-31) y algunos aparatos del escuadrón VMCJ-1 de los Marines, el contingente de reconocimiento fotográfico del Kitty Hawk llegó a los diez pilotos y once RF-8A. El Crusader de reconocimiento fotográfico y sus operadores comenzaron una compleja serie de destacamentos a bordo de diferentes buques mientras la Marina y el Cuerpo de Marines trataban de hacerse lo antes posible con una fuerza operativa de reconocimiento diurno en el teatro de operaciones.

La llegada de los Crusader del VMCJ-1 al Sudeste Asiático fue el hito que marcó el empleo por primera vez por el Cuerpo de Marines de reactores de ala fija en Vietnam. El destacamento de cinco pilotos había llegado desde Iwakuni, Japón, a Cubi Point, en las Islas Filipinas, donde recibieron ordenes de volar hasta el portaaviones Kitty Hawk. Los Crusader "Romeo-Mike" (en referencia a las letras RM del código de cola de los Marines) aterrizaron sobre la cubierta del Kitty Hawk el 22 de mayo de 1964. La mayoría de los jóvenes aviadores no habían visto un portaaviones desde el mes de marzo, y algunos de ellos desde el anterior mes de diciembre. Las normas dictaban que, para mantener la adecuada cualificación para aterrizar a bordo de un portaaviones, el intervalo desde la última salida aeronaval no debía ser superior a seis meses, de modo que los Marines estaban dentro de la legalidad, pero casi en el límite permitido.



El alojamiento constituyó un pequeño problema a bordo del atestado barco, y al principio se produjeron algunos roces entre el destacamento de Marines y la dotación normal de la Marina del barco. A pesar de todo, los Marines tardaron poco en instalarse y empezaron su adiestramiento de vuelo, seguido por misiones operativas sobre Laos, a veces a los mandos de Crusader de la Marina (los destacamentos compartían sus aviones, para aprovechar al máximo sus limitados recursos). Los pilotos de la Marina volaban en RF-8A de los Marines, y viceversa, aunque los Marines toda-



Arriba y a la izquierda: el 21 de mayo de 1964, el "Corktip 918" con el Tte. de Navío Charles Klusmann a bordo, fue derribado sobre Laos. El fuego y las explosiones de los proyectiles antiaéreos de 37 y 23 mm produjeron orificios en las alas y en los depósitos, haciendo que por ellos se saliese el combustible. Este fue rápidamente incendiado por más disparos de 37 mm, y el incendio resultante duró 20 minutos hasta que Klusmann ascendió a 42.000 pies. Después consiguió recuperarse a salvo a bordo del Kitty Hawk.



Con el motor todavía en marcha, este piloto de reconocimiento es dirigido hacia la bodega hangar de su portaaviones después de terminar una misión.

vía tenían que cambiar sus cámaras por las que utilizaban la película de mayor formato de 4,5 pulgadas (126 mm). A los pilotos de la Marina y los equipos de inteligencia no les gustaba el antiguo formato de 70 mm, argumentando que estos negativos no ofrecían la mayor resolución y tamaño de las nuevas películas.

Para entonces, los pilotos de la Marina estaban encontrando una cantidad cada vez mayor de fuego antiaéreo cuando los "pájaros de reconocimiento" volaban a lo largo del río Mekong y sobre la Plaine des Jars. A primeras horas de la mañana del 21 de mayo, dos RF-8 salieron para efectuar un reconocimiento de carreteras, y durante el curso de la salida uno de ellos fue alcanzado por fuego terrestre y empezó a arder intensamente. Su piloto, el Tte. de Navío Charles Klusmann, consiguió, sin poder decir cómo, regresar a su portaaviones. Sin embargo, su reactor volvió a ser alcanzado por disparos antiaéreos cinco días después.

Cuando el portaaviones de la clase 27C Bon Homme Richard puso rumbo al Mar del Sur de China a primeros de mayo de 1964, llevaba a bordo tres RF-8A y dos RA-3B más. El ritmo de las operaciones se había acelerado a mediados de mayo, y los pilotos de reconocimiento estaban permanentemente en estado de alerta, siendo frecuente que realizasen varias misiones al día. Los procedimientos de eyección y supervivencia en esta nueva zona de operaciones estaban todavía en sus etapas iniciales de desarrollo, y ocasionalmente la Marina traía a algún "experto" para dar charlas de cómo sobrevivir en caso de ser derribado.

El Tte. Kiely (que para entonces, junto con John Sledge, había sido seleccionado para el ascenso al empleo de Capitán) y sus amigos recuerdan especialmente a uno de aquellos visitantes en particular, un viejo veterano desaliñado que había llegado en un A-3. Aquel encanecido Capitán de Corbeta había estado en el Sudeste Asiático desde la II Guerra Mundial, y se dispuso a comunicar a su joven audiencia su impresión de lo que debían y de lo que no debían hacer. Terminó su conferencia con una memorable historia en la que relató cómo había tenido que adentrarse en una ocasión en la jungla para rescatar a un soldado herido. Sin embargo, un tigre se le había adelantado encontrando primero al infeliz soldado y cuando llegó el conferenciante, estaba disfrutando

Aquí vemos con el empleo de comandante, en el cargo de oficial de operaciones y ejecutivo del VMFA-122 en 1973, a Denis Kiely, que realizó algunas de las primeras misiones de reconocimiento fotográfico de la guerra como miembro del VMCJ-1 a bordo del portaaviones Kitty Hawk. Al igual que muchos de sus compañeros, Kiely paso a una unidad de caza en 1967, realizando muchas misiones de apoyo aéreo próximo desde tierra con el VMF(AW)-235 a bordo de los F-8E.



de una comida bastante horrenda. Normalmente, cuando alguien muere en combate, se le clasifica como KIA –Killed In Action– (Muerto en acción). En aquel caso, sin embargo, no estaba claro cómo había muerto aquel soldado, antes del ataque del tigre o como consecuencia de éste. Así pues, el Capitán de Corbeta lo calificó como EIA, *Eaten* In Action *(Comido* en acción).

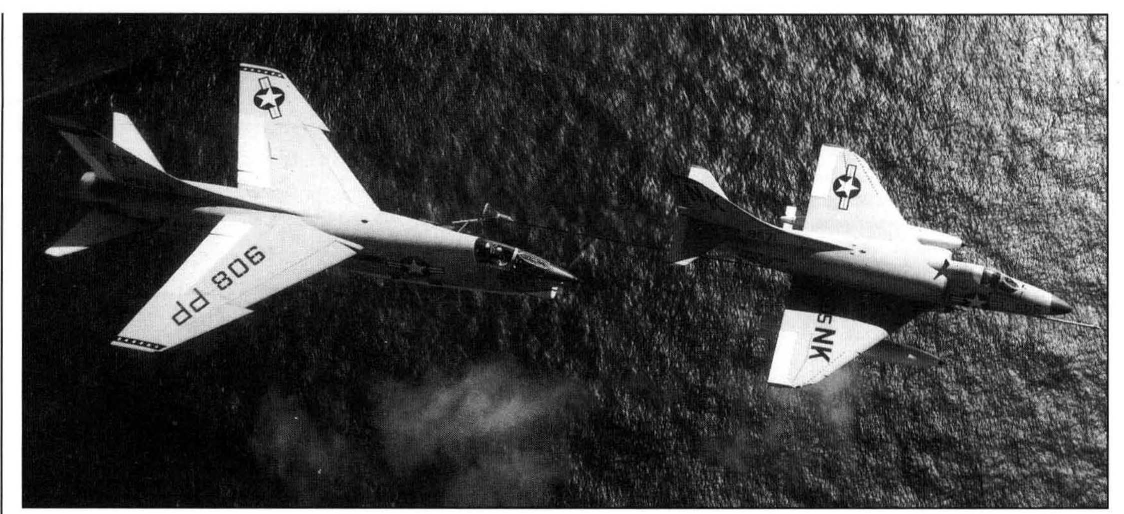
El 2 de junio de 1964 los Ttes. Carter y Kiely fueron asignados como puntos de otros pilotos, volando este último junto al Capt. de Corbeta Bill Lott constituyendo la sección principal, mientras que Carter sería el número dos del Tte. Jerry Kuechmann, actuando como equipo de "repuesto" para el caso de que la sección principal no pudiese realizar la misión.

Y eso fue lo que sucedió, ya que cuando el Capt. de Corbeta Lott intentó repostar de uno de los A-4, el generador de su RF-8 dejó de funcionar y tuvo que regresar al barco. Para ese momento el Tte. Kuechmann ya estaba "montando" su reactor en uno de los ascensores para meterlo en la cubierta hangar, dejando al Tte. Carter sobre la cubierta de vuelo, a popa de las catapultas.

El escuadrón lanzó inmediatamente a Carter para que se uniese al Tte. Kiely quien, años después, recordaría: "Ahora quienes estábamos en el aire éramos dos torpes Tenientes; el escenario estaba preparado". Los dos jóvenes pilotos de reconocimiento de los Marines se dirigieron de inmediato a realizar su misión antes de que nadie se acordase de ellos. Además sus radios se "averiaron" de repente, y en cualquier caso no habrían podido recibir ninguna orden de regreso.

Volando a lo largo del río Mekong, en dirección a la Plaine des Jarres (podían ver Da Nang hacia el Sur) sabían que estaba prohibido cruzar la frontera de Vietnam del Norte para evitar enfrentamientos con los ya inquietos norvietnamitas. Aprovechando los intervalos despejados en las omnipresentes capas de nubes, localizaron los puntos de referencia que debían conducirles hacia el norte hasta su objetivo: una pista de aterrizaje recién construida.

Los dos Crusader ya habían encontrado fuego antiaéreo, pero las nubes negruzcas producidas por los proyectiles al estallar estaban entre sus aviones, con Kiely a la cabeza y Carter siguiéndole a cierta distancia. Kiely tomó diligentemente nota de la situación de las armas en la libreta que llevaba sujeta a la pernera del traje de vuelo para futura referencia mientras descendían por debajo de la base de la capa de nubes a 2.000 pies.



Las fotografías de los primeros RF-8 en el teatro de operaciones de Vietnam son raras. Esta fotografía muestra a uno de estos reactores perteneciente al destacamento F del VFP-63 embarcado a bordo del Constellation que está siendo repostado por un A-4C del VA-146 en agosto de 1963, menos de un año antes de que se perdiese el primer RF-8A por la acción del enemigo. Este avión, superviviente de innumerables salidas sobre Vietnam, y que después fue mejorado a las especificaciones del modelo G, se ganó la dudosa distinción de ser el último Crusader que se estrelló en servicio en la Marina cuando su piloto el reservista Capt. de Fragata David Strong (Oficial ejecutivo del VFP-206) se vio obligado a eyectarse a causa de una pérdida de potencia poco después de haber despegado de la base aeronaval de Miramar el 11 de marzo de 1985.

"Por pura suerte –dijo– casi estábamos sobre nuestro primer objetivo. Hicimos lo que nos habían enseñado: velocidad entre 500 y 550 nudos y todas las cámaras preparadas. En la primera pasada utilizamos las cámaras bajas con ángulo oblicuo, y un rápido viraje de muchos G nos llevó de nuevo sobre el objetivo para repetir la pasada por el otro lado, todo ello sazonado con disparos antiaéreos por delante muy bajos procedentes de algunos de los bulldozers y otros vehículos terrestres".

Siguiendo la carretera hasta una pequeña aldea, los dos Marines volvieron a recibir fuego de proyectiles trazadores, pero iban demasiado rápido para que los artilleros pudiesen hacer una buena puntería; después de todo su alta velocidad era la única defensa del RF-8. Cuando llegaron al extremo norte de la meseta, fotografiaron otro aeródromo y dos columnas de vehículos militares, que a juzgar por las banderas que llevaban los camiones, parecían pertenecer al Pathet lao. "Les hicimos las fotografías y les asustamos bastante –recuerda Kiely– y después viramos de nuevo hacia el Noroeste, donde el terreno era más elevado y había otro aeródromo."

Cuando estaban llegando al final de su misión, los Marines comprobaron el combustible que les quedaba. Otro piloto había registrado que el avión de Kiely tenía algunos problemas en su sistema de indicación de combustible, lo cual significaba que no había manera de controlar claramente su consumo de combustible, excepto vigilar la luz de aviso del panel de instrumentos. Cuando se iluminase, indicaría que al reactor de Kiely le quedarían menos de 1.100 l de combustible en los depósitos de las alas.

El primero en tener "bingo" de combustible fue Kiely, y en aquel momento supo que era hora de volver a casa, pero no estaba preparado para ver una repentina caída de 570 l en el indicador principal ¿Qué estaba pasando? Esto quería decir que sólo le quedarían 140 l de combustible cuando llegase al barco, sin margen alguno. Por supuesto, todo esto eran conjeturas, a causa del mal funcionamiento del indicador de combustible de los depósitos de las alas, y tenía que decidir entre seguir rumbo al portaaviones o desviarse a Da Nang. La última opción era la menos deseable a causa de todo el papeleo que sería necesario

para obtener permiso para salir de allí. También había que tener en cuenta que su misión era llevar las fotografías tomadas durante la salida de vuelta al barco.

Tras solicitar por radio al portaaviones que despegase un avión cisterna, los pilotos de los RF-8 pusieron rumbo de regreso sobre el mar. Finalmente localizaron un punto en la distancia –el Kitty Hawk– que les indicó por radio que estaba preparado para su recuperación, y que había un avión cisterna A-3 en alerta en vuelo por si era necesario.

Con sólo una cantidad estimada de combustible de 330 l a bordo, Kiely intentó el primer aterrizaje. "Entraba en el baile con una indicación de 230 l, pero aquello flotaba. Volví a dar gas, tratando de ganar velocidad. Cuando ya estaba cerca, parecía que todo iba OK, pero todavía estaba luchando contra la tendencia a flotar."

Pero su avión tocó violentamente la cubierta, sin engancharse en ninguno de los cuatro cables de retención, y Kiely se encontró rebotando de nuevo en el aire. Ahora su situación de combustible era crítica. Necesitaban ese A-3 ¡ya!. El avión cisterna estaba allí mismo, y aunque desde el barco se le ordenó hacer otra pasada, Kiely sabía cuáles eran sus prioridades y se acopló al avión nodriza. Entonces la tripulación del A-3 se marchó para realizar una "importante" misión en tierra. La verdad sólo se supo después de que el salvador de Kiely regresase y sufriese un aterrizaje difícil: de uno de los compartimentos de las cámaras del A-3 empezó a caer whisky. "Aquellos idiotas habrían preferido ver cómo caía al agua que renunciar a su viajecito para abastecerse de alcohol", declaró.

Los jóvenes aviadores de los Marines fueron bajados al hangar en los ascensores con los motores de sus reactores todavía girando. Aunque el jefe del Ala aérea exigió una explicación de por qué Kiely había ignorado las instrucciones del jefe de vuelo de hacer una segunda pasada, estaba satisfecho, y los pilotos fueron a ver a los oficiales de inteligencia a los que debían informar.

Los datos más importantes recogidos en la salida eran la localización de emplazamientos de armas controladas por radar, en lo cual no creían los oficiales de inteligencia. Naturalmente, los pilotos sabían lo que habían visto. Algún tiempo después, se les requirió en la sala de los interpretadores fotográficos, donde encontraron al jefe de la séptima división de portaaviones, Contralmirante William *Bush* Brigle, y a una serie de otros oficiales que se apelotonaban sobre sus fotografías, incluyendo las tomadas con película de 70 mm, que, como ya se ha mencionado, la Marina no consideraba de buena calidad.

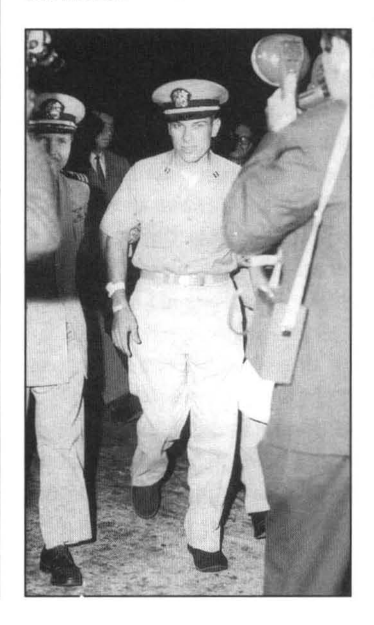
Resultó que los dos Marines habían conseguido una cobertura de primera clase de una zona importante, y se sonrieron cuando el almirante les felicitó delante de todos los presentes. La película tomada por sus cámaras delanteras también era buena y, en general, los resultados conseguidos habían sido magníficos.

El Capt. Draayer, oficial al mando del destacamento, afirmó con cierta jactancia: "Aquello era una obra maestra. Es la primera patrulla que trae unas fotografías de primera. Cuando el jefe del Ala aérea de Marina supo que para aquella misión se habían lanzado solos a dos tenientes de los Marines, se puso como loco, pero yo le dije que eran perfectamente capaces de hacerlo".

Después de pasar tres meses como prisionero del Pathet Lao, el Tte. de Navío Klusmann y otro camarada de cautiverio lograron evadirse, consiguiendo llegar a la seguridad de la frontera tailandesa. El americano de mayor estatura, ahora con barba, destaca entre sus anfitriones tailandeses y Boun Me, su compañero de evasión.



El Tte. de Navío Klusmann a su llegada a la base aérea de Travis es recibido por un comité de bienvenida compuesto por fotógrafos de prensa. Va acompañado por el Capt. de Fragata Hap. Hill del Estado Mayor de AIRPAC.



El 6 de junio el avión del Tte. de Navío Klusmann volvió a ser alcanzado por disparos antiaéreos, pero esta vez los daños sufridos fueron demasiado graves para que pudiese regresar a salvo, y Klusmann se eyectó de su FR-8A, convirtiéndose en el primer piloto que se eyectaba en combate desde un Crusader. Este avión también fue el primero de los 20 Crusader de reconocimiento fotográfico abatidos por la acción del enemigo, aunque ninguno de ellos cayó víctima de los MiG. El Tte. de Navío Klusmann y su punto, el Tte. Kuechmann, habían despegado del Kitty Hawk a las 10:30 horas y habían puesto rumbo hacia sus objetivos, próximos a la Plaine des Jarres. Como de costumbre, el tiempo estaba nuboso con una visibilidad limitada, y las nubes eran lo bastante espesas como para ocultar muchos de los puntos de referencia en tierra necesarios para seguir su ruta.

Intentando encontrar un punto de referencia terrestre libre de nubes, el Tte. de Navío Klusmann voló hacia el Sur y descendió hacia una zona que sabía era llana a lo largo del río Mekong. Durante algún tiempo, tuvo el río a la vista y volvió a virar hacia el Norte, pero el tiempo empeoró otra vez, obligando a que los Crusader descendiesen casi hasta el nivel de las copas de los árboles.

Dirigiéndose hacia la pequeña ciudad de Ban Ban, los aviadores americanos sabían que iban hacia una zona conocida como "el Valle del Plomo", por las intensas concentraciones de fuego antiaéreo que se solían encontrar allí. Las nubes eran demasiado espesas, una vez más Klusmann ordenó a su patrulla virar en dirección a otro objetivo. Su Crusader llevaba una valiosa película en color, y tomó fotografías del terreno.

Poniendo de nuevo rumbo hacia Ban Ban, los dos pilotos de RF-8 se estabilizaron a 1.500 pies y 550 nudos, y con Kuechmann volando a su derecha, Klusmann se dirigió hacia la población. De pronto empezaron a surgir disparos antiaéreos, pero a pesar de que las trazadoras pasaban silbando a su alrededor Klusmann continuó su pasada. Mientras los Crusader pasaban a velocidad del rayo sobre los emplazamientos de las armas enemigas y rompían hacia la derecha, Klusmann sintió que su avión se estremecía y guiñaba hacia la izquierda, para después enderezarse. Sabía que había sido alcanzado, probablemente por un proyectil de pequeño calibre, quizás por un proyectil de 12,7 mm.

"Casi inmediatamente, empecé a perder presión en mis sistemas de control de potencia, y Kuechmann, que me seguía a cierta distancia, di-

jo que la unidad izquierda de mi tren de aterrizaje estaba colgando. En aquel momento, ambos sistemas de control de potencia quedaron inutilizados, y el avión empezó a responder erráticamente a los mandos."

Con su reactor balanceándose hacia la derecha, y sin ninguna respuesta en los mandos, Klusmann sabía que tenía que salir de allí. Eyectó a 10.000 pies y a una velocidad de 450 nudos.

Mientras descendía, Klusmann vio un resplandor cuando su Crusader se estrelló en un barranco. Por un momento pareció que había alguien disparándole desde el suelo. Cayó sobre un árbol y precipitándose sin sustentación los últimos 6 metros, por lo que se dislocó la rodilla derecha a causa de la caída.

Tras deshacerse del paracaídas y de su traje de vuelo, intentó abrirse paso a través de la densa jungla. Por encima de él oyó el avión del Tte. Kuechmann, pero poco después su punto tuvo que poner rumbo hacia el barco. Una hora después, Klusmann oyó primero, y después vio, un avión de carga bimotor C-123 al que intentó hacer señales, pero sin obtener ningún resultado. Al poco tiempo apareció un pequeño avión de observación, y aunque su piloto pareció localizar al aviador naval derribado –balanceó sus alas y aceleró el motor– poco había que pudiese hacer.

Cuando el avión ligero y el C-123 reaparecieron, el fuego defensivo de las posiciones enemigas se intensificó. Para entonces los helicópteros estaban en camino, y aunque sus tripulaciones hicieron tres pasadas en medio de un intenso fuego antiaéreo, no pudieron encontrar a Klusmann. El piloto de reconocimiento intentó salir de la zona de hierba alta, pero entonces vio soldados enemigos que se dirigían hacia él. "Empecé a arrastrarme para ocultarme entre unos arbustos, pero me vieron y subieron corriendo por la colina formando un círculo a mi alrededor." Klusmann había sido capturado por fuerzas comunistas laosianas y así comenzaron para él tres meses de cautiverio. Al principio sus captores llevaron al americano a su campamento, donde le dieron de comer y una manta. La pierna se le estaba entumeciendo, y cada vez caminaba con más dificultad. Además también sentía dolor en el estómago.

Le llevaron ante un individuo de rango superior que intentó interrogarle en un inglés rudimentario. Klusmann, de la manera más clara posible, dijo al laosiano que no podía responder a sus preguntas, lo cual pareció satisfacer por el momento a su interrogador. Aunque los laosianos le proporcionaron medicinas y materiales para escribir a su esposa, empezó inmediatamente a planear su huida. Los laosianos trataron de aliviar su estado físico y le permitieron lavarse. Finalmente le encerraron en una choza en la que pasaría los dos meses siguientes. Su nuevo alojamiento era estrecho y sin ventilación, y estaba cerca de la zona de las cocinas del campamento. A veces, el olor y el humo eran insoportables. Las posibilidades de es-



De vuelta en la cabina de un avión tras su regreso a los Estados Unidos, el Tte. de Navío Klusmann se prepara para su primer vuelo. En la imagen se distinguen los atalajes del asiento lanzable situados sobre las cintas de los hombros y el anillo en forma de V en la correa derecha que servía como punto de izado para el torno de rescate de un helicóptero.

capar parecían decididamente escasas, especialmente porque sus captores le mantenían bajo una estrecha vigilancia.

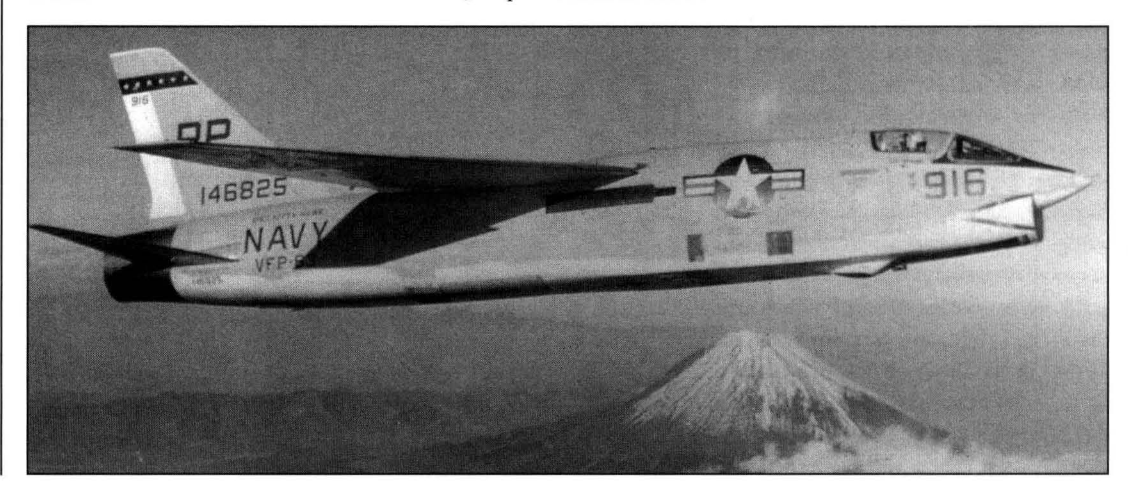
Durante la estación de las lluvias, en julio, Klusmann excavó una zanja bajo el suelo de su choza, pero ocultar sus intenciones resultaba un problema demasiado grande y estaba preocupado por ser descubierto, por lo que decidió intentarlo en otra ocasión.

Enfermo de disentería y sometido a cierta presión física por los laosianos, el Tte. de Navío Klusmann se propuso recuperar la suficiente forma física para intentar una evasión. Antes del mes de agosto fue trasladado a otra choza, en la que también estaban internados más de 30 prisioneros más, algunos de los cuales hablaban un poco de inglés. De sus compañeros de cautiverio supo que eran en su mayoría prisioneros políticos del Pathet Lao. Ganándose la amistad de uno de ellos Klusmann consiguió aprender lo suficiente de la lengua Lao para hablar con los demás. También empezó a planear otra evasión.

Cuando estaba pensando aprovechar el río que pasaba cerca del campamento para escapar, se sorprendió cuando uno de los otros prisioneros le preguntó si quería huir junto con él algún día. Intentando no delatarse, Klusmann esperó el momento adecuado y algunos días después abordó al hombre que le había propuesto huir.

Finalmente, Klusmann y otros cinco laosianos consiguieron huir del campamento alrededor del 27 de agosto. El grupo escapó y llegó a un punto de cita convenido. Pero el tiempo pasaba y un segundo grupo que tenía que presentarse en el lugar de la cita no aparecía. Klusmann se temía lo peor. Consiguió convencer a los otros atemorizados evadidos de que lo mejor era marcharse de allí. Al día siguiente, el agotado grupo encontró una aldea de agricultores y un campesino que trabajaba en su arrozal.

Klusmann, que ahora tenía una espesa barba crecida, temía que su aspecto destacase entre los laosianos de barba lampiña, de modo que se ocultó la cara con su camiseta. Luchando entre su instinto de supervivencia y el deseo de mantenerse libres, el grupo intentó encontrar algo con que alimentarse. Uno de ellos entró en una de las casas de la aldea, pero cuando aparecieron tres hombres armados y le arrastraron por el suelo, los supervivientes, entre los que estaba el Tte. de Navío Klusmann, emprendieron la huida.



El PP 916 era el único avión del Destacamento C que no fue alcanzado por disparos antiaéreos durante el agitado crucero del Kitty Hawk en 1964. Sin embargo, al año siguiente la suerte abandonó a este reactor, ya que fue derribado por la artillería antiaérea el 8 de septiembre, cuando operaba encuadrado en el Destacamento G del VFP-63 a bordo del Oriskany. Su piloto, el Alf. de Navío R. D. Rudolph, perdió la vida en aquella acción.

Abriéndose paso por los senderos de la jungla, con sanguijuelas en los cursos de agua que se les pegaban a la piel, consiguieron por fin llegar a una gran montaña. El compañero de Klusmann estaba seguro de que al otro lado había tropas amigas. A la tarde siguiente habían conseguido cruzar la montaña, pero ahora las mordeduras de las sanguijuelas les habían afectado hasta el extremo de que les resultaba difícil mover las piernas, que además llevaban totalmente cubiertas de barro.

Al día siguiente, a primeras horas de la tarde, los dos hombres llegaron a un pequeño campamento. Para su gran alivio, el campamento estaba en manos de fuerzas amigas y el suplicio de Klusmann había llegado a su fin. Poco después llegó un avión para recogerle. "Un tipo llegó corriendo cuesta abajo, un americano, que me llamaba por mi nombre. Aquel fue el mejor sonido que jamás he oído en toda mi vida."

La experiencia de Klusmann alertó a los mandos norteamericanos de los peligros que esperaban a los aviadores que saltasen en paracaídas sobre territorio enemigo y cayesen en manos de los comunistas. La forma en que un aviador norteamericano debía conducirse bajo una extrema tortura mental y física se convirtió en un importante, aunque prácticamente insoluble, problema a lo largo de toda la larga Guerra de Vietnam. El relato de sus tres meses de internamiento apenas daban a sus compañeros pilotos una idea de la horrible experiencia por la que había pasado.

De los informes de Charles Klusmann se derivaron varios desarrollos, entre los que se cuenta la conocida radio de supervivencia, la PRC. Hasta entonces, los aviadores sólo llevaban consigo localizadores, pero no podían hablar con los otros pilotos que estaban en vuelo. Las botas de vuelo de los aviadores también se cambiaron después de que Klusmann informase de lo difícil que resultaba caminar con ellas por el fango de la jungla. Se cambiaron las suelas dotándolas de relieve y también se modificó la zona superior con partes de fibra. Aunque informó que su traje de vuelo de color caqui le había proporcionado un mejor camuflaje que los trajes ordinarios de color naranja, todavía no resultaba totalmente satisfactorio. Se acabaron adoptando trajes de color verde jungla, y hasta la llegada en 1990 de los actuales trajes de vuelo de color desierto –que, al fin y al cabo, son los más adecuados para el principal teatro de operaciones actual– los trajes de vuelo de color verde han sido los utilizados casi exclusivamente por todos los aviadores navales desde mediados de la década de 1960.

Tras varios meses de recuperación, el Tte. de Navío Klusmann solicitó otro turno de servicio en Vietnam, que para entonces se había convertido en un conflicto en toda regla. Sin embargo, sus repetidas peticiones de que se le permitiese regresar fueron rechazadas. "Regresé cuando la guerra estaba empezando –dice– y la mayor parte de la gente no había siquiera empezado a ir allí."

En esta imagen vemos a algunos aviadores del Cuerpo de Marines pertenecientes al destacamento del VMCJ-1 a bordo del USS Bon Homme Richard a finales de 1964 vistiendo diferentes prendas del uniforme de vuelo, incluyendo la tradicional (y muy apreciada) cazadora de cuero marrón. El joven piloto que está sentado a la izquierda está enfrascado examinando el último manual "técnico", un ejemplar de la revista Playboy que gozó de gran éxito en todas las Fuerzas Armadas durante la guerra.



El mismo día en que Klusmann fue derribado, Washington ordenó otra misión de reconocimiento en la que participaron dos R-8 y ocho cazas de escolta que irían armados y estarían autorizados a hacer frente al peligro cada vez mayor del fuego antiaéreo y de las armas terrestres. Al día siguiente, un solo RF-8A del destacamento de reconocimiento fotográfico del Constellation, junto con cuatro F-8D del VF-111 embarcado en el Kitty Hawk, sobrevolaron la Plaine des Jarres. El fuego antiaéreo fue intenso, y los F-8D respondieron utilizando sus armas.

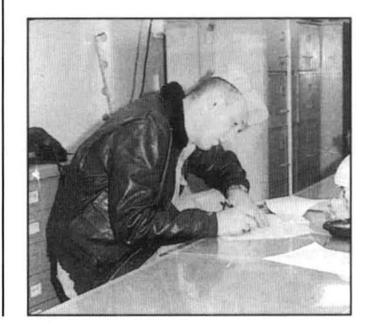
Aquel mismo día, una segunda misión contra el centro de Laos incluyó la participación de un RF-8A y tres aparatos de escolta. Desgraciadamente, el caza del Capt. de Fragata Doyle W. Lynn fue alcanzado por disparos de artillería antiaérea pesada, y éste se vio obligado a eyectarse. Inmediatamente se organizó una importante operación de rescate y el piloto pudo ser recuperado al día siguiente.

La serie de ataques por sorpresa que se produjeron durante la primera semana de agosto, conocidos colectivamente como los Incidentes del Golfo de Tonkín, catapultaron a las fuerzas americanas directamente dentro de lo que hasta entonces había sido una guerra civil entre Vietnam del Norte y Vietnam del Sur. Los presidentes de Vietnam del Sur y los Estados Unidos habían sido asesinados con tres semanas de diferencia durante el anterior mes de noviembre, y aunque la nueva administración de Lyndon Johnson estaba ahora empezando a centrarse en la complicada situación del Sudeste Asiático, estaba mal preparada desde un punto de vista psicológico para enfrentarse a otro conflicto importante en Asia (sólo habían pasado 11 años desde el alto el fuego en Corea). Por lo tanto, cuando las lanchas torpederas norvietnamitas se lanzaron desde sus bases para efectuar ataques nocturnos contra los destructores americanos que patrullaban el Golfo, los americanos se encontraron enviando una serie de ataques de reacción contra instalaciones enemigas, mientras al mismo tiempo intentaban mantener a raya el flujo incontrolado de hombres y suministros que entraba en Laos y Vietnam de Sur desde el Norte.

En diciembre dio comienzo un programa de misiones de reconocimiento armado y ataques –al que se asignó el nombre en clave de *Barrel Roll*– contra determinadas instalaciones comunistas situadas a lo largo de varias redes de carreteras. La primera misión *Barrel Roll* tuvo lugar el 17 de diciembre y estuvo a cargo de cuatro A-1 Skyraider y cuatro F-4 seguidos por dos RF-8A, todos ellos pertenecientes a la 9ª Ala Aérea embarcada a bordo del USS Ranger (CVA-61). Al principio las misiones *Barrel Roll* consiguieron pocos resultados, pero el programa continuó durante el año 1965, y terminaron poniendo al descubierto el alcance de la masiva operación comunista de suministro a lo largo de la increíble red de senderos y caminos conocida como la Ruta Ho Chi Minh.

El cometido de los Crusader durante este primer período de la lucha en Vietnam fue principalmente el de reconocimiento. Los cazas volaban como escoltas, y ocasionalmente lanzaban cohetes Zuni contra determinados objetivos terrestres, pero fueron los RF-8A de los diversos destacamentos del VFP-63, junto con los RF-8 del VMCJ-1, los que realizaron los servicios más importantes.

El Alférez de Navío Richard Coffman, del destacamento L del VFP-63, termina el papeleo posterior a la misión en la sala de inteligencia del *Hancock* durante el período en que el portaaviones estuvo desplegado con la TF 77 durante 1964-65, el primero de la cifra récord de ocho cruceros de combate en Vietnam. Los pilotos de reconocimiento fotográfico dividían su tiempo entre el departamento de inteligencia, otros servicios del escuadrón y, naturalmente, volando. El planeamiento previo al vuelo, los *briefings* y las reuniones posteriores a la misión tenían lugar normalmente en el reducido espacio ocupado por el departamento de inteligencia.





RF-8A NS 146886 GA 906 del VFP-62, Base Aeronaval de Key West, noviembre de 1962

Este avión, que lleva escrito el nombre *W.F.Foard* sobre el raíl derecho de la cúpula, lleva también varios emblemas de unidad no oficiales, entre ellos un casco de caballero de color azul y dorado, una espada y un escudo y un pequeño conejito de *Playboy* (como un saludo a los Marines del VMCJ-2) debajo del número 9 del código del morro. Posteriormente fue transformado en un RF-8G y derribado por disparos de la AAA el 22 de mayo de 1968, cuando prestaba servicio en el destacamento del VFP-63 a bordo del CVA-31. Su piloto en aquella ocasión, Alf. de Navío E.F. Miller, fue capturado y hecho prisionero.



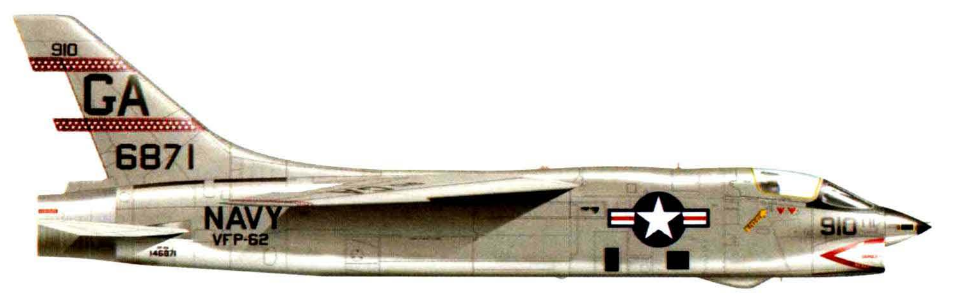
RF-8A NS 145646 CY 1 (también, posteriormente, CY 5) del VMCJ-2 (Destacamento de "Gitmo"), Instalación Aeronaval de Guantánamo, Cuba, octubre de 1962

Este avión lleva el nombre *Ltcol. W.E.Domina* escrito inmediatamente debajo del parabrisas. Obsérvese que el emblema del conejito negro está aplicado aquí sobre el código de cola. Aunque la revista *Playboy* nunca autorizó que se utilizase su célebre logotipo, un comprensivo representante de esa publicación sugirió que se le doblase una de las orejas para diferenciarlo del emblema "oficial". Este avión se perdió, cuando había sido transformado a RF-8G, mientras prestaba servicio en el destacamento 2 del VFP-63 durante unos ejercicios previos al crucero de combate a bordo del *Coral Sea* el 13 de octubre de 1979.



RF-8A NS 146863 CY 11 del VMCJ-2 (Destacamento de "Gitmo"), Instalación Aeronaval de Guantánamo, Cuba, octubre de 1962

El avión con el número de serie 146863 estaba entre el pequeño número de aviones de reconocimiento utilizados para sobrevolar Cuba desde la base avanzada de la Marina norteamericana situada en la misma isla. Obsérvese el famoso emblema de la unidad, el *conejito de Playboy*, que está debajo del borde de ataque del ala. Este avión fue mejorado a la especificación RF-8G varios años después, y sobrevivió a muchos años de servicio en el VFP-63 hasta ser finalmente retirado del servicio (con la designación PP 646) en 1980. Actualmente, forma parte del inventario del Centro de Regeneración y Mantenimiento Aerospacial (AMARC).



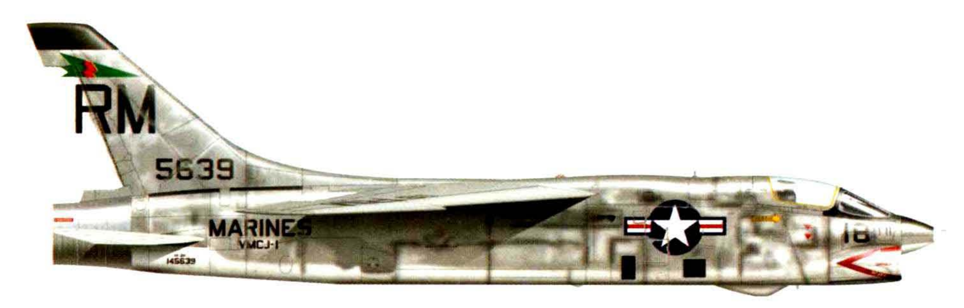
RF-8A NS 146871 GA 910 pilotado por el Capt. de Fragata William Ecker, jefe del VFP-62, Base Aeronaval de Key West, finales de noviembre de 1962

El jefe del VFP-62, Capt. de Fragata William Ecker, pilotó este avión en varias de sus misiones sobre Cuba durante la crisis. La cinta de la citación como unidad distinguida de la Marina pintada sobre el morro le fue entregada personalmente por el Presidente John F. Kennedy durante su visita a Key West el día 26 de aquel mes. Al igual que muchos de los RF-8A utilizados durante la crisis de Cuba, este avión fue posteriormente reconstruido como modelo G y participó intensamente en acciones sobre Vietnam encuadrado en el destacamento del VFP-63 a bordo del *Oriskany* en 1966. Finalmente se perdió en un accidente operativo estando aún encuadrado en el VFP-63, el 2 de diciembre de 1976.



RF-8A NS 146823 PP 920 pilotado por el Tte. de Navío Charles Klusmann, destacamento C del VFP-63, USS *Kitty Hawk*, junio de 1964

Éste era el avión que pilotaba el Tte. de Navío Charles Klusmann cuando fue derribado por disparos antiaéreos cerca de la aldea de Ban Ban, en la Plaine des Jarres, el 6 de junio de 1964. El derribo de este avión señaló la primera baja en combate del Crusader.



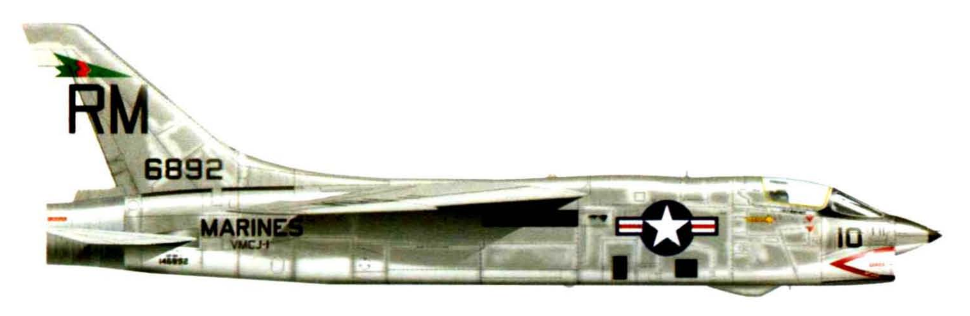
RF-8A NS 145639 RM 18 del VMCJ-1 a bordo del USS *Kitty Hawk*, mayo/junio de 1964

Este avión, que formaba parte de uno de los destacamentos conjuntos de la Marina y del Cuerpo de Marines durante 1964-1965, mantiene su característica marca de la cabeza de flecha del VMCJ-1 y las letras de código RM en la cola, así como la identificación no estándar de dos dígitos utilizada por el Cuerpo de Marines de los EE.UU.



RF-8A NS 146838 RM 11 pilotado por el Tte. Denis Kley del VMCJ-1 a bordo del USS Kitty Hawk, mayo/junio de 1964

Este RF-8A fue utilizado por el Tte. Denis Kiely para sobrevolar numerosos "puntos calientes" vietnamitas durante el verano de 1964. Este aparato sobrevivió al conflicto del Sudeste Asiático (y a un aterrizaje con el tren de aterrizaje recogido, llevando la designación AH 601, durante los ejercicios del destacamento 14 del VFP-63 en preparación para el despliegue del Ticonderoga con la TF 77 en 1969) y gozó de una larga carrera en el frente con el VFP-63 que duró hasta que fue retirado en 1981.



RF-8A NS 146892 RM 10 del VMCJ-1 en Da Nang, 1964-1965

Los aviones de reconocimiento del VMCJ-1 tenían un esquema estándar tanto si estaban en el mar a bordo de los portaaviones de la TF 77 como si operaban desde tierra en la extensa base aérea de los Marines en Da Nang, en Vietnam del Sur. Este avión quedaría posteriormente fuera de combate, el 15 de julio de 1976, después de haber sido transformado en un RF-8G estando encuadrado en el VFP-63, durante un "negro" periodo de 14 meses que estuvo a punto de provocar que la unidad fuese disuelta prematuramente. Sin embargo, el valor táctico que tenía este viejo avión de reconocimiento, especialmente para la Séptima Flota, mantuvo con vida al escuadrón, que, junto con la mejora en el suministro de piezas de repuesto y el reclutamiento selectivo de personal para ocuparse de las fundamentales tareas de mantenimiento, consiguieron atajar el alto índice de accidentes. Como consecuencia de estos cambios, sólo tres reactores se perdieron desde finales de agosto de 1977 hasta que la unidad fue disuelta el 30 de junio de 1982.



RF-8A NS 144616 PP 934 del Destacamento B del VFP-63 a bordo del USS Ticonderoga, 1965

Llevando los típicos emblemas y códigos del VFP-63, este RF-8A luce también un dibujo de un animal (que parece tratarse de una ardilla) sobre las letras PP del código. Cayó víctima de la AAA enemiga durante el siguiente despliegue del Ticonderoga con la TF 77, al ser alcanzado por fuego de armas portátiles sobre Laos el 28 de marzo de 1968. Su piloto, el Capt. de Corbeta M. W. Wallace, perdió la vida al estrellarse con este avión.



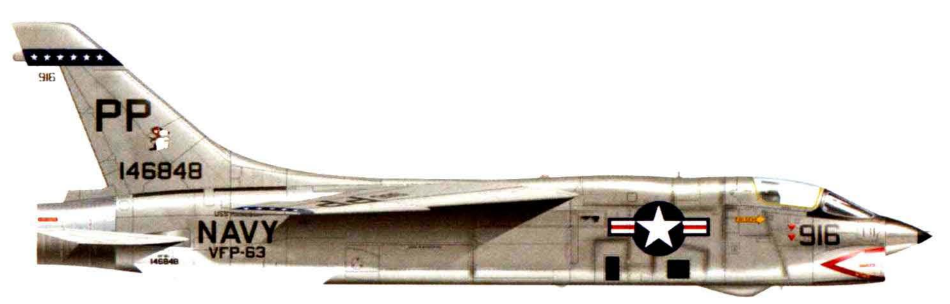
RF-8G NS 146122 AH 603 pilotado por el Tte. de Navío Andre Coltrin del Destacamento G del VFP-63 a bordo del USS Oriskany, junio-noviembre de 1966

Este avión fue pilotado en numerosas ocasiones por el Tte. de Navío Andre Coltrin despegando desde la reducida cubierta del Oriskany durante 87 días en combate. Obsérvese la total ausencia de marcas distintivas exceptuando los distintivos del VFP-63. Incluso las letras de código PP han sido sustituidas por el característico y estilizado código AH de la CVW-16, lo cual era la primera vez que sucedía en un destacamento fotográfico del VFP-63 a bordo de un portaaviones de la TF 77.



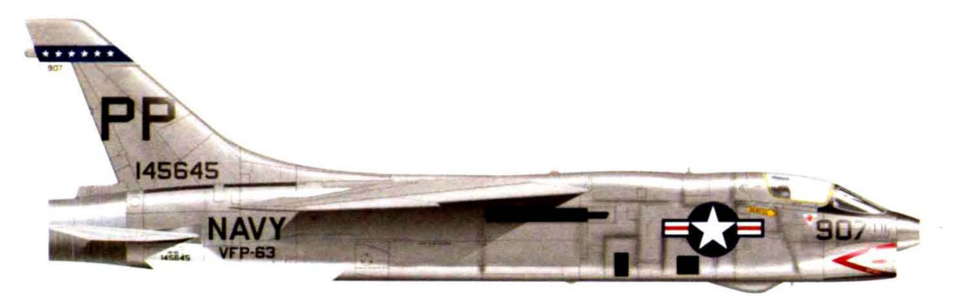
RF-8G NS 146871 AH 601 del Destacamento G del VFP-63 a bordo del USS Oriskany, junio-noviembre de 1966

Aquí vemos al mismo avión de la figura número 4, representado casi cuatro años después llevando el nombre de *Lcdr Tom Tucker* escrito en los raíles de la cúpula. Su piloto tuvo la poco envidiable distinción de ser el único piloto del Destacamento G que fue derribado durante aquel crucero. Fue alcanzado por disparos de AAA cuando pilotaba el avión Nº de serie 146874 ("Corktip 602") el 31 de agosto de 1966, pero fue rápidamente rescatado del mar y de las garras de los norvietnamitas por un SH-2A del HS-6 embarcado a bordo del USS Kearsarge.



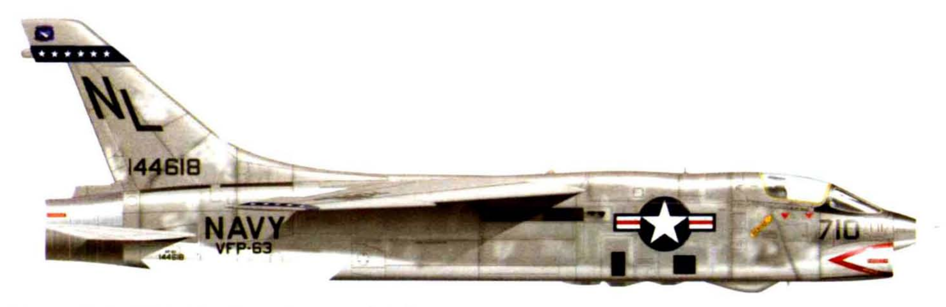
RF-8G NS 146848 PP 916 pilotado por el Alf. de Navío Leonard E. Johnson del Destacamento B del VFP-63 a bordo del USS Hancock, enero-julio de 1967

Este reactor, que lleva el tradicional empenaje de cola de color azul oscuro cubierto de estrellas y los extremos de las alas con franjas del mismo color, así como el código de cola PP (repetido en la superficie superior del ala derecha) y un dibujo de *Snoopy* con casco, era pilotado normalmente por el Alf. de Navío Leonard E. Johnson durante el único crucero de guerra del Hancock con la CVW-5 embarcada (los otros siete cruceros que realizó este buque fueron con la CVW-21). Concretamente, este avión fue el tercero de los ocho que perdió el VFP-63 entre junio de 1976 y agosto de 1977, ya que este avión de reconocimiento fue destruido el 12 de agosto de 1976.



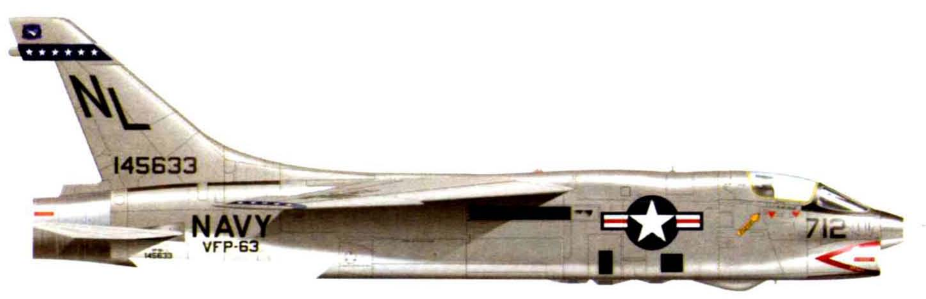
RF-8G NS 145645 PP 907 del Destacamento B del VFP-63 a bordo del USS Hancock, 1967

No se aprecian distintivos propios del destacamento en este discreto RF-8G embarcado a bordo del CVA-19 durante el tercer período de combate del portaaviones durante la Guerra de Vietnam. El Destacamento B salió totalmente indemne después de pasar 102 días en la zona de combate, sin perder un solo RF-8 ni en operaciones de combate ni en operaciones de rutina, en agudo contraste con la experiencia a bordo del *Hancock* del Destacamento L exactamente un año antes, en que tres RF-8A fueron derribados por la AAA norvietnamita, dejando un saldo de un piloto muerto y dos prisioneros. Este avión fue retirado a Arizona en mayo de 1982.



RF-8G NS 144618 NL 710 pilotado por el Alf. de Navío Will Gray del Destacamento 43 del VFP-63 a bordo del USS Coral Sea, septiembre de 1967

Aunque bastante más castigado por el clima que el NL 712, este RF-8G luce emblemas idénticos a los de aquel ya que se trata de un compañero de destacamento embarcado a bordo del CVA-43 durante el "sangriento" crucero de combate de este portaaviones en 1967-1968, que duró 132 días en zona de combate. Este avión era pilotado normalmente por el Alf. de Navío Will Gray durante todo el período de despliegue, y lleva escrito su nombre en el raíl de la cúpula; también tiene el carenaje de contramedidas electrónicas adosado en el borde de ataque del empenaje vertical de cola. Este avión es también un superviviente, ya que se encuentra en la base de Davis desde su retiro del VFP-63 el 15 de abril de 1982.



RF-8G NS 145633 NL 712 pilotado por el Alf. de Navío Jay Miller del Destacamento 43 del VFP-63 a bordo del USS Coral Sea, septiembre de 1967

Este avión, que era uno de los que habitualmente anotaba en su libreta de vuelo el Alf. de Navío Jay Miller durante su crucero a bordo del Coral Sea, lleva las familiares franjas del VFP-63, además del poco frecuente emblema del destacamento, en la parte superior del timón de dirección. Obsérvese también las letras de código NL de la CVW-15 y un poco habitual carenado de contramedidas electrónicas situado delante de la franja del empenaje de cola. Este avión en particular sobrevivió para llegar a ver el final definitivo de la larga carrera naval del RF-8, ya que estuvo entre los últimos tres Crusader de reconocimiento fotográfico que fueron retirados por los reservistas del VFP-206 en la Instalación Aeronaval de Washington D.C. y de la base aérea de Andrews el 26 de marzo de 1987.



RF-8G NS 146845 NP 603 del Destacamento 1 del VFP-63 a bordo del USS Hancock, 1971

Cuando el Destacamento 1 se embarcó a bordo del Hancock para su despliegue de 1970-1971, emuló a su predecesor a bordo de este buque –el Destacamento 19– haciendo preceder las tradicionales franjas estrelladas de color negro o azul por los cuadros rojos y blancos y los emblemas de galones rojos de las unidades embarcadas de cazas, el VF-24 y 211. El RF-8G luce también unas franjas a cuadros en los extremos de las alas, aunque éstas no estaban presentes en los F-8J de la CVW-21. Este avión fue adicionalmente decorado con un curioso sobrenombre –Flying Squirl– escrito encima de la insignia nacional, aunque la procedencia de este apodo se desconoce.



RF-8G NS 146892 NP 612 del Destacamento 1 del VFP-63 a bordo del USS Hancock, 1972

El aspecto de este avión refleja los emblemas más característicos del VFP-63. Las chillonas franjas a cuadros (pintadas en el empenaje vertical de cola y en los extremos de las alas) han sido sustituidas por las estrellas, aunque el color principal sigue siendo el "rojo de caza" y todavía se nota una versión más demacrada del "toque" del VF-24 en la cola. Ningún avión de reconocimiento fotográfico fue derribado en combate durante los 165 días que estuvo en zona de guerra la unidad (aquel fue el período más prolongado en acción del Hancock durante sus ocho despliegues en la TF 77).



RF-8G NS 146876 PP 901 del Capt. de Fragata J. M. Schulze, jefe del VFP-63, base aeronaval de Miramar, 1972

Este avión tiene la peculiaridad de tener una doble franja en el empenaje de cola y una marca en la aleta ventral pintadas de color azul en lugar de negro. Por tener en aquel entonces su base en tierra, lleva también las tradicionales letras de código PP del VFP-63. Por último, por ser el avión asignado al característico jefe de la unidad, Capt. de Fragata J. M. Schulze (véanse las figuras de pilotos), este RF-8 lleva el código 01 precedido por el familiar número "9" correspondiente al VFP-63. Este avión fue el primer avión de reconocimiento fotográfico que perdió el VFP-63 durante su "negra" etapa de 1976-1977, puesto que se estrelló el 1 de junio de 1976.



RF-8G NS 146835 NL 603 del Destacamento 5 del VFP-63 a bordo del USS Coral Sea, 1974

A diferencia del Destacamento 3 del CVA-41, que operaba en la TF 77 al mismo tiempo que en las concurridas aguas del mar del Sur de China, el Destacamento 5 (a bordo de su buque hermano, el Midway) no sólo mantuvo la tradicional franja azul del VFP-63, sino que también adornó las aletas ventrales de sus aviones con el mismo tono azul, sobre el que iba pintada una espada blanca. Este característico esquema era utilizado por los reactores del destacamento fotográfico a bordo del CVA-43 durante las operaciones de supervisión de la retirada de ciudadanos norteamericanos de Vietnam del Sur en abril de 1975 y en el incidente del Mayaguez el mes siguiente; el Coral Sea desempeñó un activo papel en ambos sucesos. Este avión sobrevivió posteriormente a otros siete años de servicio en la flota encuadrado en el VFP-63 hasta que fue retirado en 1982.



RF-8G NS 145645 NF 601 pilotado por el Capt. de Corbeta Will Gray del Destacamento 3 del VFP-63 a bordo del USS Midway, 1974

Contrastando con el llamativo esquema adoptado por el Destacamento 3 en su anterior crucero con la TF 77 de sólo 12 meses antes, el único emblema distintivo de este Crusader de reconocimiento fotográfico es la tradicional caricatura de *Snoopy* de color verde pintada encima de la letra "F" del código de la cola. Este avión luce también una ventana delantera más grande para la cámara que oculta parte de "la barra y la estrella". Gray terminó retirándose con el grado de Capitán de Navío después de una variada carrera durante la cual estuvo al mando de un escuadrón de Prowler, después de abandonar el VFP-63, y estuvo destinado como agregado naval en Asia.



RF-8G NS 144608 NM 601 del Destacamento 4 del VFP-63 a bordo del USS Oriskany, junio de 1972 a enero de 1973

El avión que llevaba el número de serie 144608 se hizo bastante famoso unos 15 años antes del despliegue del CVA-34 en la TF 77 durante 1972-1973, ya que, con el nombre de Project Bullet, fue la montura del Comandante John Glenn en su vuelo récord de costa a costa de los EE.UU. el 16 de julio de 1957. Este avión, que fue el tercer Crusader de reconocimiento fotográfico de cuantos se construyeron (entonces con la designación de F8U-1P), fue después transformado en RF-8G tras varios años de servicio en la flota como RF-8A. Finalmente quedó destruido el 13 de diciembre de 1972 cuando su piloto, Tte. de Navío Thomas B. Scott, chocó contra la cubierta del Oriskany sin llegar a alcanzar los cables de retención cuando intentaba tomar tierra a bordo del portaviones al final de una misión de reconocimiento de entrenamiento sobre el mar del Sur de China. El piloto consiguió eyectarse a tiempo y salvar la vida.



El Capt. de Fragata William Ecker, jefe del VFP-62 durante la Crisis de los Misiles de Cuba en octubre/noviembre de 1962. Lleva un mono de vuelo reglamentario de color caqui, sobre el que lleva atado un chaleco de supervivencia SV-2, un arnés pectoral MA-2 y un cinturón salvavidas W/Mk-3C. Ecker lleva también un cinturón de cartuchos puesto en bandolera sobre su traje de vuelo. En la mano lleva su gran casco de vuelo APH-6 (las siglas APH significan Casco Protector de Aviador). Por último, su calzado consiste en unas botas de vuelo reglamentarias con tacones de acero.

El Capt. Harold *Hoss* Austin del Destacamento de "Gitmo" del VMCJ-2, en la Bahía de Guantánamo, en Cuba, en octubre/noviembre de 1962. Al igual que Ecker, lleva un mono de vuelo caqui carente de cualquier clase de insignias personales o de unidad. Austin, que era uno de los miembros del olvidado Destacamento Fotográfico del Cuerpo de Marines destacado en "Gitmo" lleva una divisa metálica de sargento primero fijada en la solapa izquierda de su traje de vuelo, significando que técnicamente fue un suboficial (grado de paga E-5) piloto de reactor en Cuba, durante un solo día, hasta que fue autorizado su ascenso definitivo a Capitán. Metido en un correaje de tejido de nylon verde de combate lleva un cuchillo con mango de cuero marrón en su funda, que era considerado por muchos como una imprescindible herramienta de supervivencia. El último detalle de la indumentaria de vuelo de Austin es un par de desgastados guantes de color marrón claro.

El Capt. John I. Hudson, del VMCJ-2, agregado temporalmente al VFP-62 durante la Crisis de los Misiles de Cuba de octubre/noviembre de 1962. Como el Capt. de Fragata Ecker, lleva un mono de vuelo caqui, sobre el cual lleva un chaleco de supervivencia SV-2, un arnés pectoral MA-2 y un cinturón salvavidas W/Mk-3C. Obsérvese la linterna con cabeza en ángulo recto que lleva metida en el bolsillo superior de su chaleco de supervivencia. Al igual que Ecker y Austin, el calzado de Hudson consiste en las botas de aviador reglamentarias de color marrón con tacón de acero.







El Tte. de Navío Charles Klusmann del VFP-63 en la base aeronaval de Miramar a principios de 1965. Lleva el mono de vuelo reglamentario. Además, un chaleco de supervivencia SV-2, un arnés pectoral MA-2, un cinturón salvavidas W/Mk-3C y un traje antigravedad (anti-G) Mk-2, con una lámpara de destellos, con alimentación a pilas, que se ve sobre su hombro derecho, para ser localizado en caso de que fuese necesario un rescate de emergencia. También se aprecian las dos correas de sujeción a las piernas, situadas encima y debajo de las rodillas, que eran un elemento de los asientos Martin-Baker utilizados en el período en que operaron sobre Vietnam los F-8 y los F-4. El color azul o blanco de las correas significaba el lugar donde iba sujeta cada una de ellas. Obsérvese que Klusmann lleva unas botas de vuelo altas y su gran casco de vuelo APH-6 adornado con el letrero *NAVY* en un estilo que era muy popular en el VFP-63 durante este período.

Capt. de Corbeta Schulze, OINC del destacamento B del VFP-63 a bordo del USS Hancock en el mar del Sur de China en 1967. Los primeros trajes de vuelo reglamentarios de color verde jungla empezaron a aparecer en los escuadrones de la flota a mediados de 1966. Ofrecían a un aviador derribado mayores posibilidades de enmascararse en el entorno tropical. Sobre su ajustado traje, Schulze lleva sujeto con correas, abotonado y fijado con cremalleras su chaleco de supervivencia Mk-3C, el traje antigravedad (anti-G) reglamentario Mk-2 y el arnés de paracaídas, además de llevar sujeto su cuchillo de jungla en una cómoda posición en medio del pecho. Sus guantes están acabados en nylon con parches de Velcro en las muñecas. Por último Schulze lleva puesto su famoso casco prusiano con punta.

Capt. de Corbeta Tom Tucker, OINC del Destacamento G del VFP-63, en la base aeronaval de Miramar a principios de 1966. El traje de vuelo internacional de color naranja era el utilizado tradicionalmente por todos los aviadores navales cuando volaban desde bases en tierra en los EE.UU. o desde las cubiertas de los portaaviones durante los ejercicios de preparación previos a un crucero. Gracias a su color, este traje ofrecía a quien lo llevaba unas mayores posibilidades de ser localizado tanto en el agua como en tierra en caso de tener que eyectarse. Tucker lleva puesta sobre el mono la muy apreciada cazadora de vuelo de nylon MA-1. Una vez que eran considerados aptos para realizar misiones por la unidad de la flota, se hacía entrega a los pilotos de un parche distintivo del escuadrón para coserlo en su cazadora MA-1. Tucker lleva el emblema del VFP-63 sobre la parte derecha del pecho.

El Tte. de Navío Charles Klusmann se permite hacerse un pequeño autorretrato durante un vuelo en 1964. Obsérvese la voluminosa fijación de mariposa para la máscara de oxígeno en su casco de vuelo. Estos algo embarazosos dispositivos fueron sustituidos por fijaciones de bayoneta que se introducían en el casco y quedaban cerrados y podían soltarse con un solo movimiento. El gran anillo amarillo y negro que tiene detrás de la cabeza es, naturalmente, la empuñadura de la cortina facial del asiento eyectable.





La escena sobre la cubierta de vuelo antes de una misión desde el Kitty Hawk en junio de 1964. El Crusader que está en primer plano es el Nº de serie 146827 del Destacamento C del VFP-63 PP 918. Obsérvense los cascos de vuelo profusamente decorados de los pilotos.

En esta imagen del Tte. de Navío Klusmann subiendo a la cabina de su Crusader se aprecian algunos detalles de la típica indumentaria de vuelo de mediados de los sesenta. Además de las botas de vuelo marrones –las botas negras no llegaron hasta 1967– podemos ver las dos correas de sujeción de las piernas por encima y por debajo de las rodillas y un gran cuchillo de supervivencia metido en el traje anti-G, en la parte exterior de la pernera izquierda.





Una rara vista del RF-8G Nº de serie 144624 del Destacamento 42 del VFP-62 durante el único crucero en Vietnam del escuadrón del Atlántico en 1966 a bordo del FDR. Aunque el escuadrón no perdió en combate ninguno de sus Crusader de reconocimiento fotográfico, varios de ellos fueron alcanzados por disparos antiaéreos y de armas portátiles, y uno de ellos se perdió en un accidente; de hecho fue este mismo reactor, el 6 de septiembre de 1966, causando la muerte de su piloto. Poco después de regresar de este crucero el escuadrón fue disuelto.



Un RF-8G recibe la señal de lanzamiento para una misión desde el Oriskany en septiembre de 1967. Obsérvense las bridas situadas inmediatamente debajo de la ventana de la cámara situada más a popa del avión, que conectan al Crusader a la lanzadera de la catapulta.



Dos RF-8G del Destacamento Lima vuelan a popa del USS Hancock durante su despliegue de 1967. Los destacamentos fotográficos del Hancock sufrieron algunos de los peores índices de bajas de toda la guerra, aunque durante este crucero en particular no se perdió ni un solo reactor ni en combate ni en accidentes operacionales. De los dos reactores que aquí se ven, el Nº de serie 144625 se perdió cuando estaba encuadrado en el VFP-206, unidad integrada por reservistas, en los EE.UU. en agosto de 1973, pero el otro, Nº de serie 145645, sobrevivió siendo retirado por el VFP-63 a Davis-Monthan el 12 de mayo de 1982.



Esta imagen del aeródromo de la VPAF en Kep en 1967 muestra los refugios donde están resguardados algunos aviones. La foto fue tomada probablemente por el tripulante de un F-4 con una cámara de mano porque los RF-8 pocas veces llegaban tan al norte como para alcanzar Kep, situada cerca de la frontera con China.

Una vía de ferrocarril y un puente en una carretera en Haiphong reciben la atención de los ataques de la CVW-15 en 1967. Aunque estos ataques podían haber servido para obligar a los comunistas a sentarse a la mesa de las negociaciones de paz mucho antes, el incomprensible cese de bombardeos decretado el 1 de noviembre de 1968 por el presidente norteamericano Johnson deshizo todo lo que había conseguido la intensa campaña de bombardeos, e hizo que la guerra continuase al menos durante otros cuatro años.





Un RF-8 del Coral Sea tomó esta imagen de evaluación táctica de daños (BDA) poco después de una serie de ataques de la CVW-15 cerca de Haiphong. Las misiones de evaluación táctica de daños eran el pan de cada día de los RF-8, y a causa de la previsibilidad de su aparición después del ataque, los Crusader de reconocimiento fotográfico podían esperar normalmente una cálida recepción por parte de las baterías de cañones y de SAM.

1965-1968: AUMENTAN LAS MISIONES Y LAS BAJAS

A lo largo de la Guerra de Vietnam las únicas operaciones aéreas constantes eran las de reconocimiento. Aunque se decretase un cese en los bombardeos (lo cual provocaba la amargura y frustración de todas las tripulaciones aéreas de todas las unidades tácticas), y sin que importasen las horribles condiciones meteorológicas del Sudeste Asiático, que obligaban a cancelar todas las demás operaciones, los vuelos de reconocimiento continuaban.

Fueron tres los escuadrones que volaron con los Crusader de reconocimiento en Vietnam: los VFP-62 y -63 de la Marina, y el VMCJ-1 del Cuerpo de Marines. En 1968 el VFP-63 era el único que todavía seguía utilizando los RF-8G, ya que el VFP-62 había sido disuelto en enero de 1968, precisamente después de haber terminado un despliegue en Vietnam, mientras que el VMCJ-1 había empezado a cambiar sus RF-8A por RF-4B en octubre de 1966.

Mientras el VFP-62 disfrutaba de su momento de gloria en 1962 durante la Crisis de los Misiles de Cuba, el VFP-63 enviaba sus destacamentos a los portaaviones desplegados en el Pacífico sin demasiada publicidad. Al igual que su escuadrón hermano de la flota del Atlántico, el VFP-63 había surgido de la evolución de varias unidades de reconocimiento diferentes, algunas de las cuales habían participado en un considerable número de combates durante la II Guerra Mundial y la Guerra de Corea. El VFP-63 recibió su nueva designación en 1961, y llegó a ser el escuadrón que sirvió durante más tiempo en Vietnam, cubriendo todas las acciones importantes en todos los países del Sudeste Asiático. Sus pilotos estaban entre los más condecorados de cualquier parte de las fuerzas armadas durante la guerra, aunque pocos de ellos consiguieron llegar a los escalones más altos del escalafón de la Marina. Esta fal-

El portaaviones Hancock, de la clase Essex 27C es reabastecido en el mar. Esta capacidad de "repostar y seguir" en ruta era vital para el programa de la Séptima Flota de mantener a sus unidades durante largos períodos en zona recorriendo de un lado a otro la prolongada costa de los dos Vietnam durante la guerra, y tenía tanta importancia como la capacidad de repostar en vuelo de sus aviones. La cubierta de vuelo está repleta de F-8, A-4 y un E-1BF de la CVW-21.



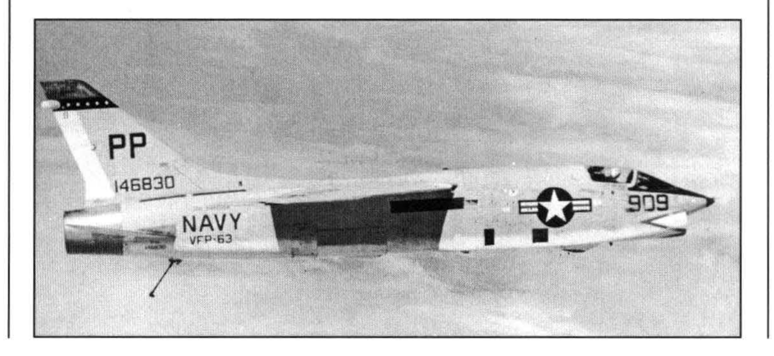
ta de proyección profesional resulta extraña, teniendo en cuenta la gran responsabilidad que recaía sobre los hombros de un joven piloto de RF-8.

Por ejemplo, un Alf. de Navío era el encargado de planear y dirigir una misión aunque en su escolta estuviesen incluidos pilotos de mayor graduación, incluso el jefe del escuadrón de caza. Su misión requería diplomacia, tacto y experiencia y una madurez poco habitual a una edad tan joven. Naturalmente, las cosas no siempre se desarrollaban sin problemas, pero en la mayoría de las ocasiones, y especialmente con el trascurso de la guerra, los escuadrones de caza aceptaron la necesidad de que los pilotos de reconocimiento fotográfico fueran los auténticos jefes de patrulla, y los miembros "sin armas y sin miedo" de los destacamentos del VFP –muchos de los cuales podrían llegar a poner serias objeciones a la parte de "sin miedo" de su lema– se establecieron en cualquiera de las unidades aéreas embarcadas en los portaaviones.

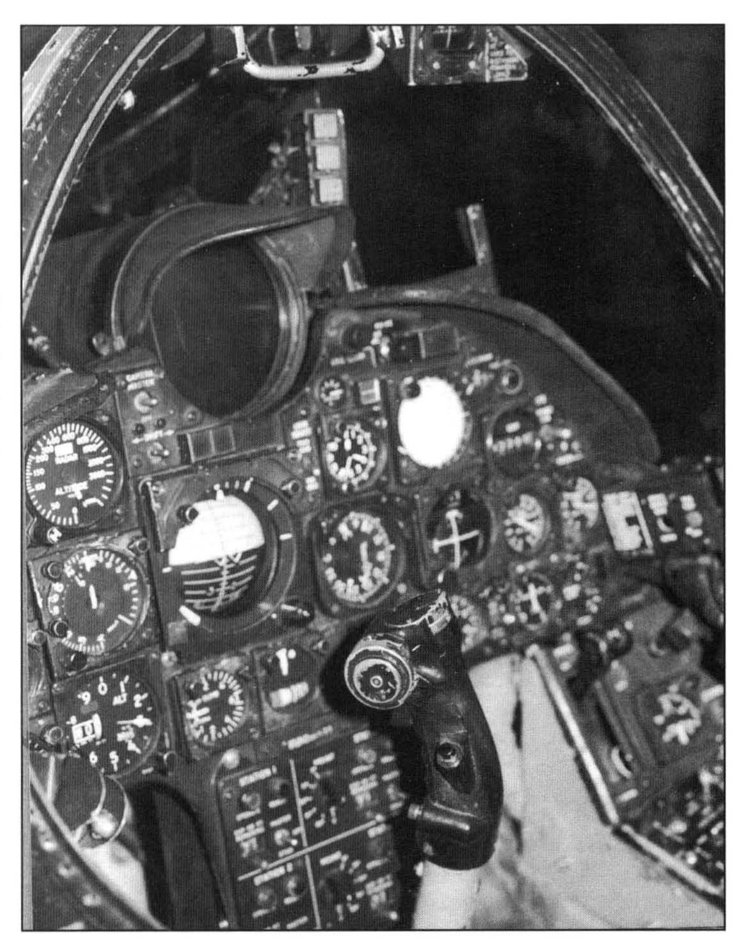


Una vista desde popa del Bonnie Dick a principios de 1968. Hasta su retiro después de un crucero de combate en 1970, el Bon Homme Richard fue uno de los portaaviones de la clase 27C más atareados. Durante su crucero de 1967se consiguieron casi la mitad de los derribos de MiG atribuidos a los Crusader.

Un acontecimiento que se produjo en octubre de 1965 fue la entrega al VFP-63 del primer RF-8G, mientras que el primer despliegue del USS Coral Sea (CVA-43) se producía a mediados de 1966. El "Golf" era un RF-8A reconstruido al cual se habían añadido algunos elementos nuevos como las características aletas ventrales, que habían aparecido por primera vez en el F-8C y que proporcionaban mayor estabilidad a altas velocidades, un motor de mayor potencia, el Pratt & Whitney J-57-P-22, que proporcionaba 16.000 lbs de empuje estático, cables eléctricos en colectores rígidos y diversas mejoras en la aviónica. Se instalaron mejores equipos de ECM (contra-medidas electrónicas), y en el modelo G también se cambiaron las cámaras del RF-8A; el equipo trimetrogónico fue sustituido por una cámara panorámica mejorada. El nuevo sensor, KA-66, y el modelo posterior, KA-68, eran auténticas cámaras panorámicas que abarcaban de horizonte a horizonte a diferencia



Un RF-8A del destacamento Lima desciende con su gancho de retención extendido preparándose para su aproximación al Hancock. Este avión se ganó la poco envidiable distinción de ser el último aparato del modelo A derribado en combate el 21 de junio de 1966, cuando fue abatido por la AAA durante una salida desde el CVA-19. Su piloto, Tte. de Navío L. L. Eastman, fue inmediatamente capturado por los norvietnamitas.



Una vista de la cabina de un RF-8G. La palanca de la columna de mando es clásica, con muchos botones y ruedas diferentes para controlar sistemas y superficies de control. La gran ventana circular situada sobre el panel principal es el visor del piloto, que presenta la imagen que está directamente debajo del morro del avión a lo largo de su ruta de vuelo. El globo de color blanco y negro situado inmediatamente debajo de él es el indicador de situación horizontal (HSI), similar, aunque no igual, a un horizonte artificial. Es llamativa la diversidad de conmutadores e interruptores.

del modelo anterior, que requería tres prismas independientes.

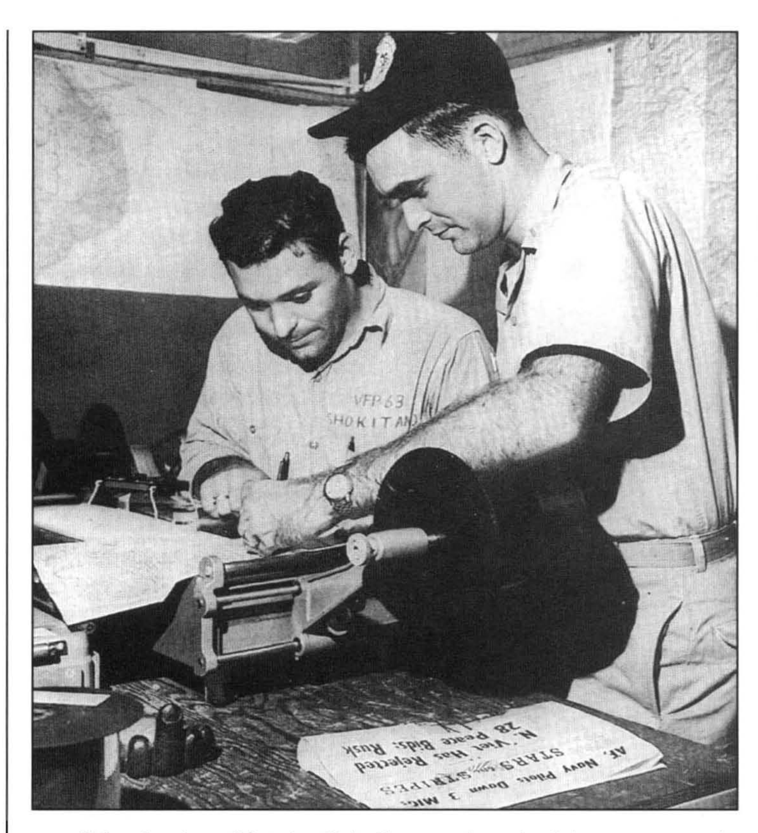
Un total de 73 RF-8A fueron reconstruidos como RF-8G, a partir de los 144 F8U-1 (RF-8A) Crusader de reconocimiento fotográfico originales fabricados entre 1956 y 1960. A finales de 1966, el "Golf" había sustituido por completo al "Alpha" en los destacamentos de la Marina, aunque los Marines todavía volaban aparatos del modelo anterior desde bases en tierra.

Los AI y los PI

Un aspecto importante de las misiones de los RF-8 era la estrecha relación que se establecía entre los pilotos y sus equipos de tierra, especialmente con el pequeño grupo de especialistas que debían examinar la película tomada durante la misión. Además de su plantilla de pilotos y de la dotación normal de personal de mantenimiento y administrativo, cada destacamento tenía cuatro o cinco individuos especialmente instruidos. Estos oficiales y suboficiales, se encargaban de dirigir los *briefings* previos a las misiones, coordinaban las conferencias posteriores a cada misión *(debriefings)*, y se encargaban de elaborar los informes de los vuelos de sus pilotos de RF-8, demostrando una estrecha implicación en el conjunto de la misión difícil de encontrar en otros escuadrones.

Los suboficiales eran los especialistas de Inteligencia Fotográfica (PT), una especialidad que se había creado en 1957, mientras que los oficiales subalternos que acompañaban al destacamento, destinados en los departamentos de inteligencia eran conocidos como Interpretadores Fotográficos (PI). Los Ayudantes Fotográficos (PH) eran los encargados del mantenimiento de los sistemas de cámaras del avión y trabajaban en estrecha colaboración con los PT y los PI. Estos especialistas constituían un componente vital de la misión, y asumían unas responsabilidades desproporcionadas con relación a su juventud; para terminar de hacerlo todo más confuso, en 1974 se cambió la denominación de los PT por la de Especialistas en Inteligencia (IS).

El Tte. de Navío Louis R. Mortimer (que más adelante ascendería a Capt. de Navío) realizó dos cruceros de 11 meses en Vietnam, uno en el Coral Sea y otro a bordo del Ticonderoga. Se había alistado en la Reserva Naval a la edad de 17 años, y mantuvo su afiliación a la Marina mientras estudió en la universidad. Alcanzó el grado de oficial en 1966, tras pasar por la Escuela de Oficiales de Aviación (AOCS) –la cual hi-



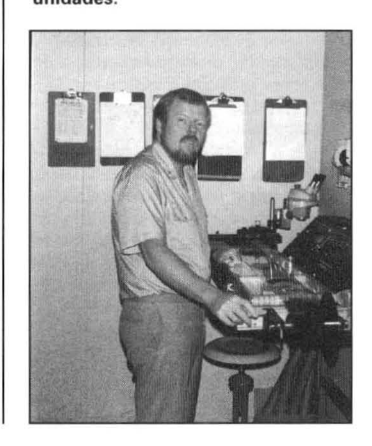
El Alférez de Navío E. H. Haffey (a la derecha) y el PT2 J. C. Shokitano examinan la película tomada durante una misión por un RF-8G del destacamento *Bravo* durante el crucero en Vietnam a bordo del Hancock en 1967. La copia del periódico militar *Stars and Stripes* que está sobre la mesa da la noticia de que los pilotos de la Marina y de la Fuerza Aérea han derribado recientemente tres MiG. Los dos hombres están trabajando con una mesa de trabajo portátil, con carretes a los lados para los rollos de película. Sobre el cristal de la mesa hay también una lupa y un estereoscopio.

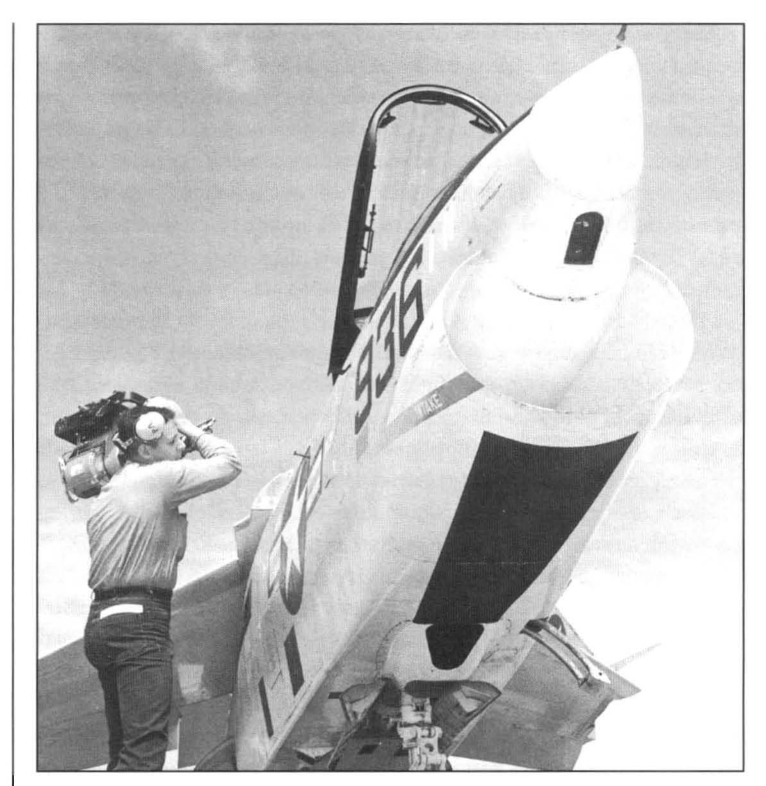
zo célebre la cinta *Oficial y Caballero*– se le ordenó incorporarse a la Escuela Conjunta de Oficiales de Inteligencia en la base de la Fuerza Aérea de Lowrey, cerca de Denver, Colorado. Durante este intenso curso de seis meses, aprendió diversas disciplinas, como interpretación fotográfica, armamento (que estudiaba el armamento adecuado para la destrucción de cada objetivo) y técnicas de exposición:

"Después del curso en Lowrey, tuvimos que asistir a un curso de tres semanas en FITCPAC –Centro de Adiestramiento de Inteligencia de la Flota, Pacífico– en Alameda, cerca de San Francisco. En este curso nos instruyeron en inteligencia de ataque para operaciones desde portaaviones, según el procedimiento empleado por la CTF 77 (el componente principal de la fuerza de portaaviones en el mar del Sur de China, en las Estaciones *Yankee* y *Dixie)*, reglas de enfrentamiento y geografía, cultura e historia del Sudeste Asiático. Después me enviaron a San Diego, al VFP-63. Llegue allí de noche. El primer individuo con el que me encontré fue Jay Miller, que se estaba adiestrando como piloto de RF-8. Firmé mi entrada en el libro del oficial de servicio, y entonces entró Jay, que acababa de llegar de un vuelo.

'¡Dios, vaya rato he pasado! Esto de volar por la noche es para los pájaros. Hola, soy Jay Miller', me dijo al mismo tiempo que me tendía su mano. A la mañana siguiente volví allí para presentarme al jefe del escuadrón. Me presentó a los jefes de departamento. Entonces fue cuando comprendí la diferencia entre un Oficial de Inteligencia Aérea (AIO) y un Oficial de Interpretación Fotográfica (PIO). El AIO jamás se embarcaba. Yo era el PIO más moderno de mi destacamento y tenía que salir casi de inmediato a Vietnam a bordo del Coral Sea."

El entonces Capt. de Corbeta Lou Mortimer examina las películas tomadas en una misión en 1977. En aquel entonces era el oficial de inteligencia del VFP-306 integrado por personal de la reserva. Mortimer había completado anteriormente dos largos períodos de servicio de 11 meses a bordo de dos portaaviones en Vietnam, durante la decisiva ofensiva del Tet, en 1968, durante la cual su destacamento de RF-8G, a bordo del Coral Sea, trabajó sin descanso tratando de seguir la pista a la corriente de camiones y suministros enemigos que fluían hacia el sur. Se retiró con el empleo de Capitán de Navío después de una larga carrera y de haber desempeñado el mando de varias unidades.

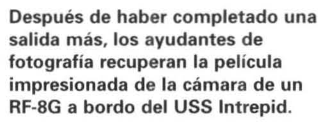




Un ayudante de fotografía se dispone a instalar una cámara a bordo de este RF-8G del VFP-63 en la base aeronaval de Miramar en 1969. Los PHs eran los mecánicos de mantenimiento de las cámaras, y sin su conocimiento y habilidad, el intenso esfuerzo de reconocimiento fotográfico realizado durante la guerra habría sido imposible de mantener.

"Aprendimos el sistema de cámaras del RF-8 junto con los pilotos. Ellos salían a la misión, y nosotros, los PIO, analizábamos la película que traían. Así que nos reunieron desde el principio en equipos con los nuevos pilotos y pasamos seis meses en Miramar estudiando las cámaras antes de embarcarnos."

"Formamos el destacamento desde el principio y nos integramos en la CVW-15 para hacer practicas en Fallon, Nevada. ¡Vaya frío que hacía allí! Es interesante señalar que las películas se revelaban allí mismo, en Fallon, a diferencia de lo que ocurría después de la guerra, cuando todas las películas tomadas en misiones fotográficas se enviaban a San Diego. Allí fue donde comprendí lo importante que era mantener una buena relación de trabajo con los muchachos del laboratorio fotográfico, ya que podían facilitarte el trabajo o echarlo a perder una vez tras otra. Tenías que ser firme, pero 'comprensivo' y humano. Si no te compenetrabas con los chicos del laboratorio, todo el producto de la misión podía irse al traste, para lo que un piloto se había jugado la vida."



Después de haber completado una salida más, los ayudantes de fotografía recuperan la película impresionada de la cámara de un RF-8G a bordo del USS Intrepid.



Mortimer trabajó a lo largo de un intenso período de operaciones de combate, aprendiendo su oficio y trabajando con los numerosos individuos que componían su destacamento y el Ala aérea. También tuvo que pasar por la amarga experiencia de perder a su OINC poco después de que el Coral Sea llegase a la zona de guerra:

"Teníamos tres PT: un suboficial de 2ª clase, un suboficial de 3ª clase y un marinero, que era un 'aprendiz' de PT sin especializar. Teníamos cinco pilotos en el destacamento. El PI más antiguo era el encargado de estar en contacto con el Departamento de Operaciones Ofensivas, que era el que determinaba qué objetivos debían ser atacados por el Ala aérea, y además era el encargado de tramitar los mensajes diarios".

"Sin embargo, nuestros pilotos siempre estaban ansiosos por hablar con nosotros, porque comprendían que necesitábamos la información que nos proporcionaban para interpretar sus películas. Los pilotos de reconocimiento fotográfico eran más detallistas que los demás pilotos del Ala, porque el piloto de reconocimiento era el jefe de la patrulla, aunque fuese de menor graduación que los que componían su escolta. Aunque el piloto de escolta era el jefe de un escuadrón de caza, el 'novato' del RF-8 estaba al mando y, a veces, esto causaba fricciones."

"Después de un ataque, examinábamos la película de la misión para hacer la evaluación táctica de daños del bombardeo (BDA) para ver si era necesario repetir el ataque. Los aviones del Ala aérea atacaban el objetivo, seguidos de cerca por nuestro aparato de reconocimiento. Nosotros les decíamos siempre que no debían hacerlo así, porque los vietnamitas sabían que el avión desarmado de reconocimiento fotográfico era el que llegaba inmediatamente después del ataque, volando en línea recta y nivelado, y podían hacerle saltar en pedazos. Pero ellos siempre lo hacían de esa forma. Así fue como nuestro OINC, el Capt. de Corbeta Vescelius, fue derribado el 21 de septiembre de 1967 durante un ataque sobre Haiphong. Necesitábamos tener inmediatamente la evaluación de los daños conseguidos en el bombardeo, justo después de que hubiesen caído las bombas, y mostrando las explosiones, y él voló demasiado bajo para conseguir unas fotos realmente buenas, para lo cual había descendido por debajo de la altitud mínima de 3.500 pies."

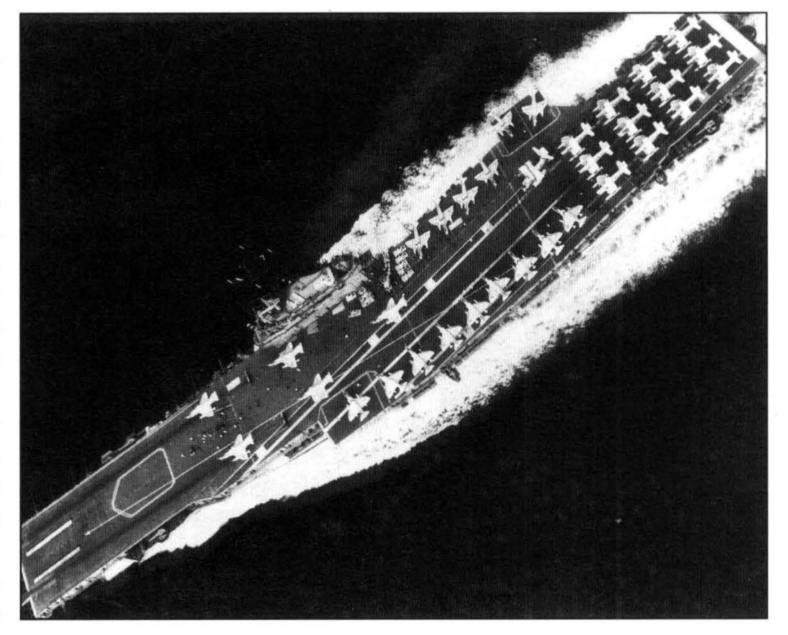
"Cuando volvimos a puerto, recogimos a otro piloto experimentado, el Tte. de Navío Andre Coltrin, que fue nuestro nuevo OINC hasta el final de nuestro primer período en la zona de combate. Después, en nuestro segundo período en zona, nuestro OINC fue el Capt. de Corbeta Bill Rosson. Ese hombre fue uno de los tipos más estupendos que jamás haya conocido."

El Intrepid desarrolló una considerable actividad durante la primera parte de la guerra, siendo uno de los F-8C del VF-111 el que consiguió la última victoria contra un MiG atribuida oficialmente al Crusader. El viejo portaaviones de la II Guerra Mundial había sufrido un ataque camicace en 1945 que obligó a su retirada para hacer reparaciones importantes, después de lo cual regresó a la zona de guerra pocos días antes de la rendición japonesa. Aquí puede apreciarse su reconfiguración como navío de la clase 27C, con la cubierta de vuelo en ángulo para proporcionar una zona de aterrizaje que no estorbase la zona principal de lanzamiento situada a popa.

Cielos letales

Desde la primera misión *Barrel Roll* a finales de 1964, este piloto de RF-8 se enfrentó con un peligroso turno de servicio en la TF 77. Antes de incorporarse al destacamento del Coral Sea en 1967, el Tte. de Navío Coltrin había ya participado en numerosas acciones en el destacamento G. del Oriskany. Dick Schaffert, del VF-111, recuerda que, como piloto de escolta, había seguido a Andre a través del puente de Thanh Hoa y hasta la ciudad de Haiphong más veces de las que quisiera recordar.

El 17 de agosto de 1966 Coltrin sobrevoló como un rayo los



diques de Bac Giang en el río Thuong a sólo 100 pies y a 675 nudos. Más adelante, se impondrían restricciones a realizar misiones de reconocimiento fotográfico por debajo de 3.500 pies, dentro del alcance de la mayoría de las armas portátiles, pero entonces esta limitación aún no existía. Volando a esa altura Coltrin pretendía evitar el radar enemigo.

La misión de Coltrin era fotografiar las instalaciones POL (de petróleo, lubricantes y carburantes) próximas al aeródromo de Kep, al nordeste de Hanoi, con el piloto de intercambio de la Fuerza Aérea Capt. Wil Abbott, del VF-111, como escolta a bordo de un F-8C.

Después de tomar sus fotografías, Coltrin viró en dirección Norte, hacia Bac Giang, con Abbott siguiéndole de cerca. El piloto vio el pico de 400 metros de altura que debía utilizar como punto de referencia. De pronto, el RF-8 dio una sacudida, como si hubiese sido alcanzado por disparos antiaéreos. El cielo se llenó de explosiones blancas y negras con centros rojos. A aquella altura, no era demasiado difícil que le derribasen. Volaba tan bajo, que más tarde, al examinar la película de su misión, se podían distinguir perfectamente las ropas puestas a secar en los tendederos en las fotos que había tomado al sobrevolar las afueras de Hanoi.

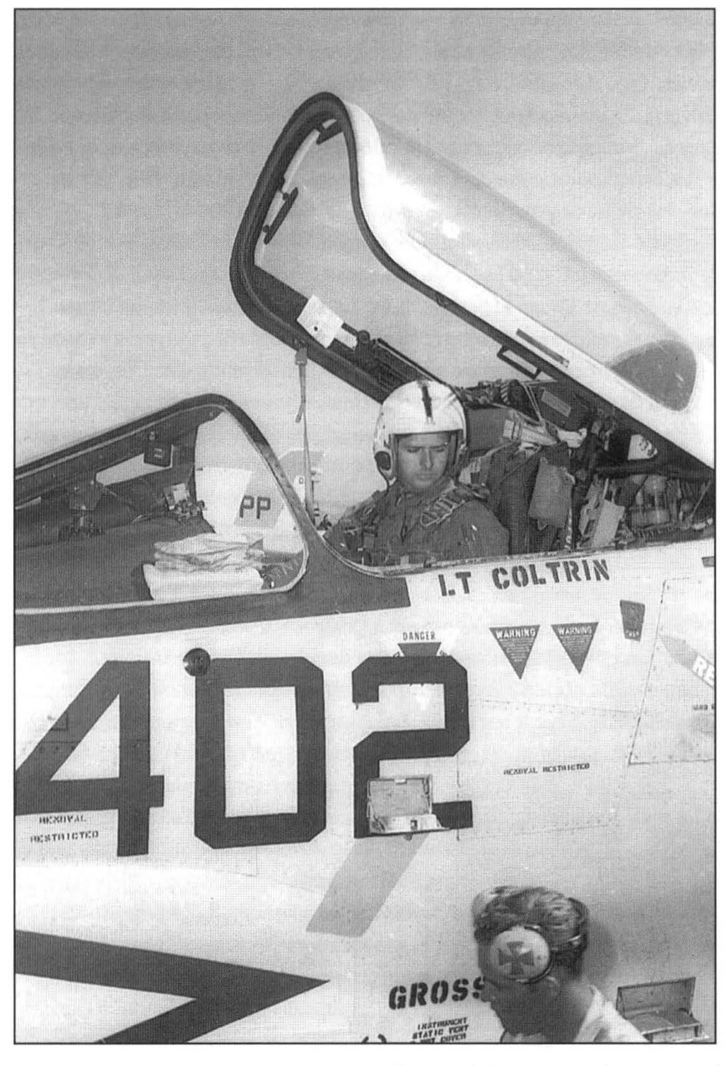
El veterano portaaviones Hancock durante un crucero de combate en 1968. Este barco entró por primera vez en combate en la II Guerra Mundial y estuvo en la punta de lanza durante la guerra de Vietnam. Tenía dos catapultas a popa y un ascensor en el centro. Un A-4 está en el ascensor, el cual estaba en una situación estratégica si el portaaviones sufría daños, o el elevador quedaba bloqueado en la posición inferior.

Mientras luchaba por mantener el control, Coltrin vio cómo se disolvía la imagen del gran visor circular de su panel principal y que los indicadores de fluido hidráulico y combustible empezaban a descender rápidamente. Llamó por radio a Abbott: "Eh, creo que me han alcanzado, será mejor que nos marchemos de aquí. Parece que me estoy empezando a quedar sin combustible y fluido hidráulico". Por la radio, Abbott le contestó: "¿Puedes saber si sólo son los indicadores?", "Lo vamos a saber en un momento", respondió Coltrin.



Ascendiendo hasta una altitud más segura, comprobó los indicadores, pero el avión alcanzado seguía volando. Respirando con algo más de calma, los dos pilotos se dirigieron hacia una pequeña isla situada al norte de Cam Pha, el punto de salida de la misión. Pero Coltrin se preguntaba si tendría suficiente combustible para llegar hasta el Oriskany.

El piloto de un avión nodriza A-4 escuchó la conversación de los dos pilotos de Crusader y les dijo por radio que si podían reunirse con él, les daría combustible. Después de unos tensos instantes, el Tte. de Navío Coltrin divisó al A-4 con su manguera colgando por debajo. Con la subida de adrenalina que tenía encima, tuvo que realizar varios intentos, pero finalmente Coltrin consiguió alcanzar la cesta de la boca del conducto del A-4 y repostar suficiente combustible para aterrizar sobre la cubierta de su portaaviones.



El Tte. de Navío Andre Coltrin en un RF-8G durante el período de cualificación para servicio en portaaviones en la base aeronaval de Miramar. Su gran casco de vuelo blanco tenía un botón de doble acción situado en el centro que hacía bajar una de las dos viseras –una transparente y otra ahumada– dependiendo de la intensidad de luz. Obsérvese la tira de tela que unía la cúpula al fuselaje. Este sencillo dispositivo servía para proteger los pasadores de fijación de la cúpula contra la rotura cuando había ráfagas de viento. El piloto también utilizaba esta tira de tela para hacer bajar la cúpula.

Sus problemas se agudizaron por no disponer de un indicador de velocidad que le ayudase a igualar la velocidad del A-4, de modo que tuvo que guiarse por las indicaciones del piloto del avión nodriza.

Después del vuelo se comprobó que varios fragmentos de proyectil habían alcanzado a su RF-8; un gran fragmento había hecho impacto a pocos centímetros del conducto principal de combustible. Por esta misión Coltrin recibió una de sus tres DFC.

El período de dos años entre 1966 y 1967 fue, sin duda, el más brillante, y en ocasiones el más peligroso y trágico, para los pilotos de reconocimiento fotográfico del VFP-63. Después de la etapa anterior de 18 meses, en la que los pilotos estuvieron encuadrados en destacamentos combinados de la Marina y el Cuerpo de Marines, los destacamentos fotográficos de Crusader habían establecido sus parcelas respectivas, y la Marina operaba desde los portaaviones más pequeños de clase *Essex* 27-Charlie, Oriskany, Hancock, Bon Homme Richard, Intrepid y Shangri-la (que sólo realizó un crucero de combate), y de la clase *Midway* 3, mientras que los RF-8 de los Marines operaron desde Da Nang hasta 1967, año en el que completaron su transición a los RF-4B.

Rescate en el puerto

El 30 de agosto de 1966 Andre Coltrin salió para realizar una misión a bordo del RF-8G Alfa-Hotel (las letras que llevaban en la cola los aparatos del Ala aérea) 602. Menos de 24 horas más tarde, "Corktip 602" se había estrellado en el puerto de Haiphong, y su piloto, el jefe del destacamento Capt. de Corbeta Tom Tucker, estaba luchando por salvar su vida. ("Corktip" fue el indicativo radio del VFP-63 hasta 1972, en que se cambió por el de "Baby Giant".)

Tucker había saltado de su reactor alcanzado y ahora era objeto de la atención de las unidades enemigas que estaban en tierra. La recompensa por capturar un piloto americano era superior a la paga de un año de la mayoría de la población de Vietnam del Norte, y cualquier pescador afortunado que consiguiese pescar un "Pirata Aéreo Yanqui" habría tenido su día de suerte.

Mientras el piloto de RF-8 trataba de mantenerse alejado de la costa, el Capt. de Corbeta Foster Teague, el piloto del VF-111 que escol-



El extremo del ala de este RF-8G fue gravemente dañado por disparos antiaéreos durante una misión el 20 de octubre de 1967.

taba a Tucker (y que más adelante se convertiría en cazador de MiG a bordo de un F-4), intentaba organizar su rescate. "Venid ahora, o no os toméis la molestia", había dicho Teague por radio.

El Capt. de Fragata Bob Vermilya, jefe del escuadrón HS-6 de Sh-3A a bordo del USS Kearsarge (CVS-33), oyó la llamada y despegó inmediatamente con su tripulación. Con las ametralladoras M-60 montadas en sus compuertas laterales, el Sea King al menos podía defenderse en cierta medida.

Cuando llegó a escena, Vermilya no consiguió ver al piloto derribado en la primera pasada. Desde la costa le disparaban con fuego de morteros y ametralladoras, y pudo ver al menos dos SAM lanzados contra Teague en su F-8E mientras orbitaba por encima de su helicóptero. Al reducir la velocidad para que sus tripulantes de cabina tuviesen una base más estable desde la cual descender la eslinga de rescate, Vermilya oyó que su jefe de tripulación, AWC Tom Gresham decía: "¡Ya le tenemos!". Los hábiles hombres de la cabina habían bajado un cable y un arnés hasta el agua y Tucker había aceptado inmediatamente la oferta.



El Tte. de Navío Coltrin acaba de aterrizar enganchando el cable de retención a bordo del Oriskany en junio de 1966, al finalizar una salida más mientras estuvo encuadrado en el destacamento G. del VFP 63. El CVA-334 había llegado al teatro de operaciones aquel mismo mes, y comenzó su primer período en la zona de guerra el 30 de junio.

El piloto del helicóptero realizó inmediatamente un viraje de 180º y salió, tan rápido como podía volar su vibrante aparato, incluso mientras los tripulantes de la cabina recuperaban al Capt. de Corbeta Tucker, subiéndole con el cable, totalmente empapado y sonriente. El PH2 Mike Delamore, un fotógrafo de la Séptima Flota, tomó una serie de fotografías que se convirtieron en uno de los ejemplos más famosos de una auténtica misión en Vietnam. Los hombres del HS-6 llevaron al empapado, pero feliz, piloto de reconocimiento de regreso a su portaaviones, y después regresaron a bordo del Kearsarge. Aunque estaba herido en la espalda, Tucker no había sentido demasiado dolor para empuñar una de las ametralladoras M-60 y abrir fuego contra los que le habían atormentado mientras el SH-3 aban-



En una de las secuencias de combate más fotografiadas de la guerra, el Capt. de Corbeta Tom Tucker, OINC del destacamento G a bordo del Oriskany, es izado del agua al SH-3A del HS-6 durante una frenética operación de rescate sobre el puerto de Haiphong el 31 de agosto de 1966.
El arriesgado rescate tuvo lugar bajo intenso fuego procedente de las posiciones norvietnamitas, y dejó claro hasta dónde eran capaces de llegar todas las tripulaciones de rescate y salvamento americanas para rescatar a los aviadores derribados.

donaba el territorio enemigo. Más adelante Tucker mandaría el VF-51, uno de los varios pilotos de Crusader que pasó de una unidad de reconocimiento a una unidad de caza, o viceversa. Estuvo al frente de su escuadrón durante su transición del F-8E al F-4B.

UNA MISIÓN EN LAS PÁGINAS DEL *TIME*

Len Johnson, uno de los pilotos del VFP-63, gozó de un breve momento de fama cuando algunas de las fotos de su misión aparecieron publicadas en la revista semanal de noticias *Time*. El 9 de febrero de 1967, como miembro del destacamento *Bravo*, salió para realizar una misión de reconocimiento durante el alto el fuego ordenado por el Presidente Johnson como gesto de buena voluntad durante la festividad lunar del Tet. Como Johnson comentó más tarde, "Aunque pudo haber sido un día tranquilo para los chicos que lanzaban bombas, aquel era un día de tantos para los destacamentos de reconocimiento fotográfico".

Tras despegar de la cubierta del Hancock, el joven piloto puso rumbo hacia Vin. La niebla cubría toda la costa de Vietnam, y resultaba difícil divisar hasta dónde se extendía la manta de nubes tierra adentro. La niebla alcanzaba una altura de hasta 5.000 pies, y a pesar de ello, como en tantas otras misiones, Johnson decidió intentar encontrar la base de la cubierta de nubes. Dejó de descender nivelando el vuelo de su aparato cuando su radar altímetro indicaba que estaba a una altura de 50 pies. Podía ver las olas pasando por debajo de su avión. Aquel no era un buen lugar para quedarse.

Ascendió de nuevo e invirtió su rumbo, dirigiéndose mar adentro. Y empezó a juguetear con su radio buscando posible información sobre objetivos de oportunidad. Entonces Johnson oyó un informe en una frecuencia de la Fuerza Aérea que indicaba una importante actividad terrestre. Tras recibir un informe de posición, Johnson, seguido por su escolta, se dirigió hacia aquel nuevo objetivo, que resultó ser un importante movimiento de tropas, vehículos y embarcaciones a lo largo de un río.

Había una gran cantidad de suministros y muchos camiones en ambas orillas. El agua estaba llena de embarcaciones fluviales cuando el reactor de reconocimiento americano pasó como un rayo por encima de los sorprendidos norvietnamitas, apenas a 1.500 pies por encima de sus cabezas. Los comunistas abrieron fuego con todo lo que tenían, pero Johnson hizo dos pasadas sobre la zona y después viró para regresar al portaaviones, con las fotografías que habrían de aparecer en la publicación.

La fotografía publicada en el *Time*. El 9 de febrero de 1967, durante una misión, el Alf. de Navío Johnson sorprendió el tráfico fluvial comunista preparándose para enviar material al sur.



FOTOGRAFIANDO LA GUERRA

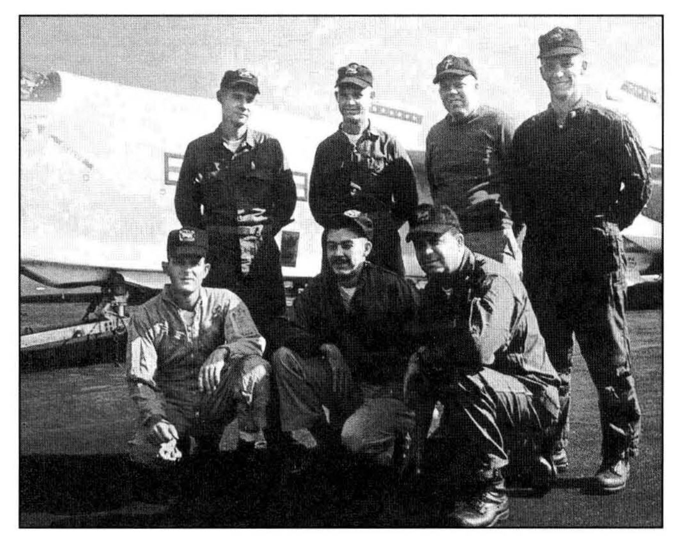
Desgraciadamente, con todos los heroicos y abnegados esfuerzos de los hombres y los barcos de la TF 77, incluyendo las casi incesantes misiones de los RF-8, el humor de los comunistas no estaba para conversaciones, y la guerra continuó. A finales de 1967, los norvietnamitas emprendieron una gran operación en la que enviaron enormes cantidades de suministros al sur para preparar una gran ofensiva militar a principios de 1968. A causa del alto el fuego decretado por las fiestas y los proyectos de conversaciones de paz que emanaban de Washington, cesaron los ataques más intensos.

Pero los destacamentos de RF-8 seguían volando una vez, y otra, y otra. El Tte. de Navío Lou Mortimer del VFP-63 se había impuesto una rutina durante su primer despliegue en la zona:

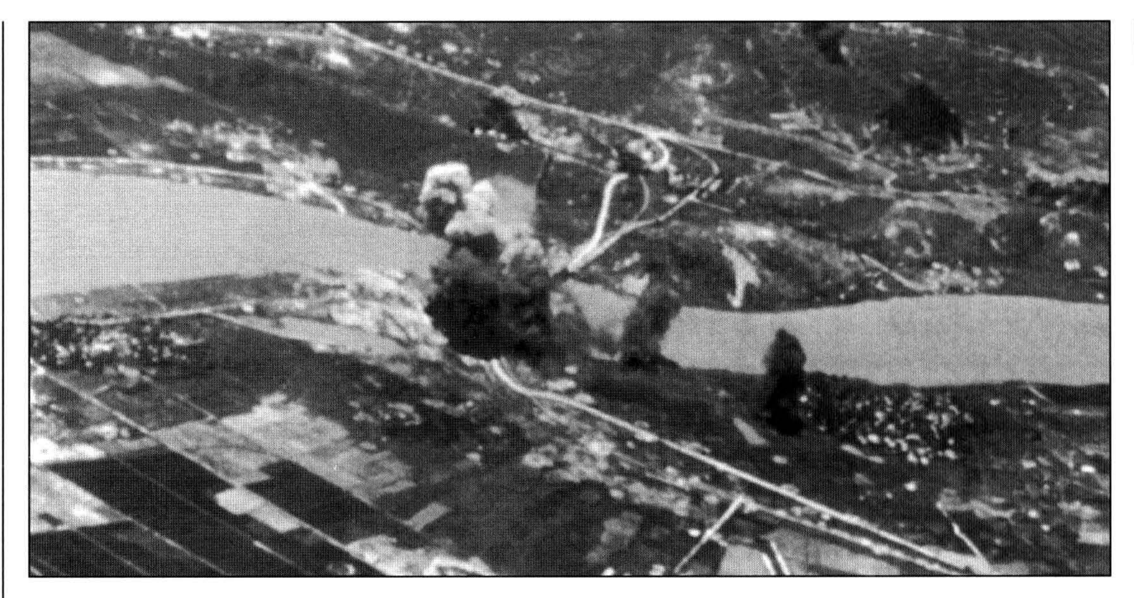
"A causa de las fiestas, pensamos que todos podríamos disfrutar de la tregua. Pero para nosotros no fue así. Nunca había trabajado tanto en mi vida. Salíamos a una misión tras otra. Antes miraba un negativo y nunca veía nada, pero durante la tregua de Navidad, era como si se hubiese levantado la veda. Las carreteras estaban llenas de camiones, incluso durante el día, todos moviéndose en dirección sur. Nosotros informábamos de todo, prediciendo dónde se encontrarían al anochecer".

"Mientras el Ala aérea volaba principalmente alrededor del barco, con las misiones CAP (Patrulla Aérea de Combate) nuestros RF-8 seguían haciendo misiones normales. Yo tenía que examinar pilas de películas, redactaba mis informes, y después me encontraba con más pilas de películas esperándome. Un día, durante aquel período, trabajé 24 horas seguidas para revelar los negativos y dar salida a los informes. Naturalmente todo aquel material era apara alimentar la Ofensiva del Tet de 1968, un ataque masivo de los comunistas contra el sur. Durante la Ofensiva del Tet, el barco se trasladó hacia el sur desde la estación *Yankee* a la estación *Dixie* para apoyar las defensas."

Por fin, la gran ofensiva comunista dio comienzo el 30 de enero de 1968 en todo Vietnam del Sur, y la intensidad de los ataques todavía sigue evocando fuertes emociones 20 años después. Durante este período de encarnizados combates tuvo lugar la legendaria defensa de un pequeño puesto avanzado de los Marines en Khe Sanh, a unos diez kilómetros de la frontera de Laos. Los RF-8 de los destacamentos fotográficos se encargaban de vigilar los caminos que venían del norte y de informar de que por ellos llegaba gran parte de los suministros para la ofensiva comunista.



El destacamento del VFP-63 a bordo del Coral Sea en 1967 después de haber perdido a su primer jefe, el Capt. de Corbeta James Vescelius. Son (en la fila de atrás, de izquierda a derecha): Alf. de Navío Jay Miller, Alf. de Navío Gordie Paige, Alf. de Navío Lou Mortimer y Alf. de Navío Will Gray. En la fila de delante (de izquierda a derecha), Tte. Phil Sherman, Tte. de Navío Curt Eininger y Capt. de Corbeta Bill Rosson.



El famoso puente de Thanh Hoa durante un ataque de la CVW-16 en 1967. Este puente, que en realidad era un puente ferroviario bastante desvencijado, se convirtió en un símbolo de la frustración sentida por muchos pilotos de la Marina y la Fuerza Aérea. También representaba la resistencia de los norvietnamitas y su capacidad para reparar los daños infligidos a sus infraestructuras clave, aparentemente de la noche a la mañana.

Sin embargo, la ofensiva comunista fracasó, y los ataques aéreos continuaron con la misma intensidad que antes. El gobierno americano estaba resuelto a obligar a los norvietnamitas a sentarse a la mesa de las conversaciones de paz, y les ofrecieron varios de los llamados "ceses de bombardeos" como gesto de buena voluntad. La más larga de estas pausas fue el cese de bombardeos que comenzó el 1 de noviembre. El presidente Lyndon Johnson decretó que no se llevarían más ataques aéreos sobre Vietnam del Norte. Aquella era una apuesta desesperada de un presidente que había decidido no presentarse a la reelección, pero también aquella apuesta fracasó.

El Alf. de Navío Jay Miller (que llegaría al empleo de contralmirante) prestó servicio como piloto de Crusader de reconocimiento fotográfico, formando parte del VFP-63, en dos portaaviones de la TF 77 durante dos intensos turnos de servicio en combate:

"La cámara trimetrogónica del 'Alfa' consistía en realidad en tres cámaras independientes montadas en la estación 2. Además había otro grupo de ventanillas que posteriormente desaparecieron, dos que estaban orientadas oblicuamente y otra verticalmente. Si llevabas lentes de 3 pulgadas, conseguías una vista casi panorámica. Las tres cámaras tomaban fotografías diferentes con una buena zona de solapamiento. Los especialistas en inteligencia fotográfica revelaban los negativos y después componían un mosaico. Las otras cámaras eran de 70 mm, con lentes de 3, 6 y 12 pulgadas. Así con una lente de 12 pulgadas y una película de 70 mm se conseguía lo mismo que con una lente de 24 pulgadas y una película de 4 pulgadas (era como en una tienda de fotografía). A pesar de todo la resolución no era demasiado buena".

"Cuando yo pilotaba el RF-8A en el VFP-63, estaba siendo sustituido en la flota por el RF-8G. Sin embargo, a mí me gustaba más el A. No tenía las bandas ventrales del modelo G, y podía hacer que resbalase lateralmente. Era sencillo mantenerlo resbalando lateralmente para seguir una vía de ferrocarril que se alejaba de uno. Si metías timón de dirección a tope y con el timón compensado, aquel cacharro se inclinaba hacia los lados. Casi podía volar de lado."

"Vought había puesto las bandas en el avión para mejorar la estabilidad pero nosotros no necesitábamos estabilidad para nuestra misión. Sin las aletas ventrales, conseguíamos mejores misiones."

Richard Coffman, un piloto que siempre había volado en los escuadrones de reconocimiento fotográfico y que también prestó servicio como piloto de pruebas en Patuxent, estaba de acuerdo en que la capacidad del RF-8A para resbalar lateralmente era una ventaja en una misión. Sin embargo, el motor más potente del RF-8G y su mayor velocidad, que podía acercarse a los 700 nudos en vuelo nivelado, hacían necesaria la estabilidad que proporcionaban las bandas, a pesar de que redujesen la capacidad de volar inclinado del modelo G.

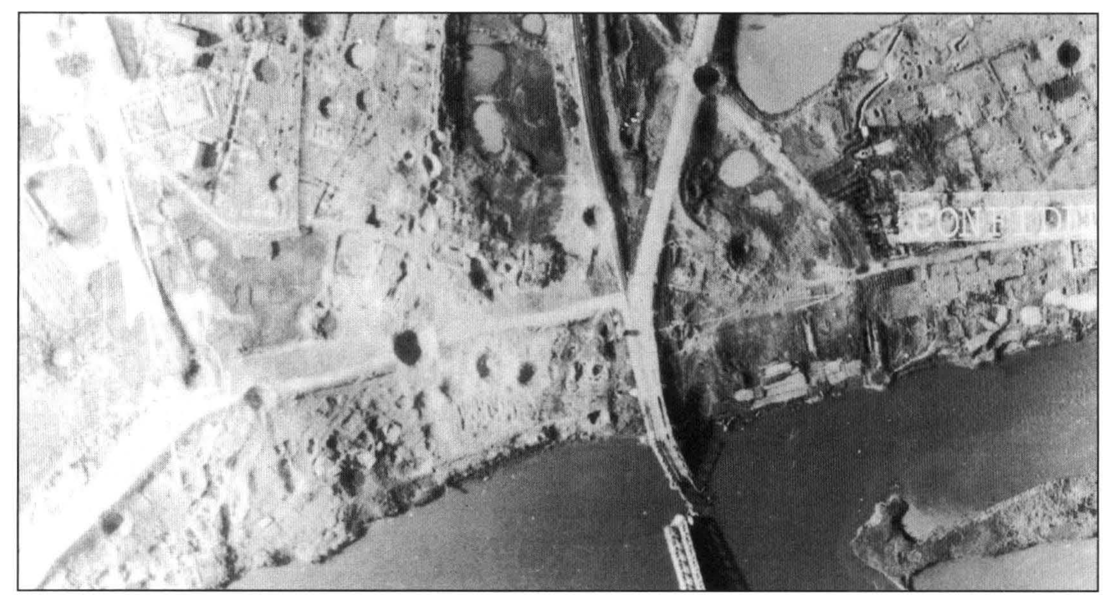
Jay Miller continúa:

"Cuando estaba a la mitad de mi turno de servicio en el VFP-63, nos instalaron el control automático de exposición, que no era nada bueno. Si volabas por encima de una cubierta de nubes discontinuas, las cámaras calculaban el tiempo de exposición con la luz que había en la parte superior de las nubes. Si el objetivo aparecía en un hueco entre las nubes de cinco kilómetros de ancho, toda la luz disponible hacía que el diafragma se cerrase, y la imagen del suelo quedaba oscurecida. Con el control manual de exposición, podía aumentar la apertura de diafragma hasta la mitad para compensar y conseguir unas fotos estupendas. Como suele ocurrir, la automatización tiene sus inconvenientes".

"Las cámaras de los Crusader eran muy fiables. No creo que llegasen a cinco las veces que me falló alguna durante mis dos turnos de servicio. Además, los ayudantes fotógrafos eran fenómenos. Eran capaces de reconstruir las cámaras en el mismo barco. También teníamos mecánicos de cámaras, además de los PH, y nunca teníamos fallos en las cámaras ni en las películas, y tampoco había fallos en el revelado. Era un proceso que requería habilidad. El VFP-63 tenía una magnífica reputación de traer un buen producto. Era una misión con la que disfrutábamos totalmente."

Al principio Miller quería ser piloto de A-6. Sus calificaciones de vuelo estaban entre las más altas, pero en aquel entonces, sólo los aviadores que volvían para un segundo turno de servicio conseguían plaza en los Intruder. Sin embargo, uno de sus instructores había sido piloto de reconocimiento, y sugirió a Miller que se plantease la posibilidad de convertirse en uno de ellos. Era una misión exigente y excitante, le había dicho el instructor, divertida de volar y que se salía un poco de lo corriente. Aquello sedujo al alférez Miller y solicitó ser adiestrado como piloto de RF-8, ante la gran sorpresa de los encargados de asignar los destinos.

"Probablemente se cayeron de espaldas cuando vieron mi solicitud para los aviones de reconocimiento fotográfico", diría más tarde sonriendo; sin embargo, pronto pudo comprobar que la carrera de los pilotos de reconocimiento no era precisamente de las fáciles. Cuando terminó su período de servicio obligatorio, Miller abandonó el servicio activo para convertirse en piloto de líneas aéreas. También se unió a la Reserva Aérea naval, en la que prosiguió su relación con el RF-8G, y acabó siendo jefe del VFP-206, el último escuadrón norteamericano de Crusader. Tras haber pasado por diversos destinos, fue seleccionado para el ascenso a almirante.



Después de la invasión de Pascua, en marzo de 1972, muchos objetivos anteriormente prohibidos fueron atacados en una campaña a gran escala contra el sistema de carreteras y comunicaciones ferroviarias por el que eran transportados los suministros hacia el sur. Aunque los ataques *Rolling Thunder* habían dañado muchas de estas arterias de abastecimiento, los ataques de 1972 fueron mucho más intensos, incluyendo éste, que se produjo en abril de 1972 y que estuvo a cargo de aviones del Hancock contra el puente de Dong Phong Thuong.

Los "Corktips" en combate

Los escuadrones de la Marina tenían por lo menos dos sobrenombres, uno popular, y el otro táctico. El VFP-63 era conocido generalmente como "los ojos de la flota", aludiendo a su misión de reconocimiento fotográfico. Sin embargo, el segundo sobrenombre del escuadrón –su indicativo radio– era "Corktip", que no tenía nada que ver con su misión o con sus pilotos. El indicativo táctico se utilizaba exclusivamente en transmisiones relacionadas con la misión, y se había escogido de forma que no se confundiese con el de ningún otro escuadrón. Por lo tanto, cuando un piloto del VFP-63 radiaba el mensaje de "Corktip 710, pies mojados", quienes lo escuchaban sabían que un piloto del VFP estaba sobrevolando el agua, probablemente regresando de su misión.

El primer turno de servicio de Jay Miller fue con el destacamento 43 en la CVW-15, a bordo del Coral Sea. El veterano portaaviones zarpó de San Francisco a finales de julio de 1967, y después de realizar algunos ejercicios en Hawai, empezó sus operaciones de combate frente a las costas de Vietnam. Aquel fue un crucero muy agitado, durante el que tuvieron lugar los ataques más intensos de la guerra. Se perdieron varias tripulaciones de vuelo, muertos o desaparecidos en acción, muchos de los cuales fueron hechos prisioneros. Pocos días después de los primeros combates, el destacamento de Jay Miller perdió a su oficial al mando (OINC).

El Capt. de Corbeta Jim Vescelius fue derribado cuando cubría un ataque. Al parecer saltó de su avión y aterrizó en tierra, donde fue rodeado por los norvietnamitas. Aunque no es posible verificar la historia, se cree que Vescelius intentó sacar su pistola reglamentaria, tal vez para hacer frente a los soldados enemigos que avanzaban hacia él, los cuales le abatieron con sus disparos. En cualquier caso, no regresó con los prisioneros liberados en 1973.

Jay Miller recibió la Cruz de Vuelo Distinguido por una misión realizada el 28 de septiembre de 1967 –una semana después de que cayese Vescelius– durante un intenso ataque contra la ciudad portuaria de Haiphong. El nutrido fuego antiaéreo no consiguió disuadir al joven piloto



El NL 710 recibe la señal de lanzamiento durante el crucero de combate del Coral Sea en 1967. Esta fotografía, tomada en octubre, muestra la tensa posición del piloto inmediatamente antes del golpe de la catapulta. El Crusader también está en tensión, preparado en la catapulta con el morro ligeramente levantado, con las bridas sujetas a la unidad que está situada inmediatamente debajo del morro. El nombre que está escrito bajo la cúpula es el del Alf. de Navío Will Gray.

de tomar las necesarias fotografías posteriores al ataque, y su jefe de Ala, Capt. de Fragata James Linder, propuso a Miller para la DFC. El mismo Linder fue condecorado con la Cruz de la Marina, condecoración sólo superada por la Medalla de Honor, por haber dirigido aquel ataque.

A continuación Miller nos describe una salida sobre el temido puente de Thanh Hoa:

"La primera vez que sobrevolé el puente, vi el brillo de los cañones antiaéreos. Tenían, quizás, seis u ocho montajes en una gran formación rocosa. Nuestra ruta de vuelo pasaba justo por encima de aquellos emplazamientos. El puente no era un objetivo táctico. En aquel entonces, a principios de 1968, era totalmente inútil. La CVW-15 se había ganado la reputación de ser los reventadores de puentes, y el Capt. de Fragata Linder quería fomentar aquella fama. Consiguió permiso para realizar un ataque con el Ala contra Thanh Hoa. En realidad, dudo de que se pudiese cruzar a pie con seguridad por aquel puente. No era más que una estructura, con un raíl cada 20 metros tal vez, pero su estructura de hierro había recibido mucha atención por parte de la Marina y de la Fuerza Aérea. El Capt. de Fragata Linder quería aplastarlo para que no quedase de él más que un agujero en el río".

"Los norvietnamitas también creían en la leyenda de que aquel puente era lo que mantenía a su país unido. Mientras siguiera intacto, serían fuertes. En un ataque se lanzaron bombas de explosión bajo el agua. La mitad de ellas cayeron sobre el campo circundante y el puente no tenía un aspecto muy distinto al de antes del bombardeo. Probablemente debí volar sobre aquel puente unas 50 veces, porque siempre que estás en esa parte del mundo, tomas fotografías de Thanh Hoa."

"Los vietnamitas tenían emplazamientos de piezas antiaéreas de 37 y 57 mm en el puente porque siempre había algún piloto estúpido que quería probar suerte cuando le quedaba alguna bomba. Lo cierto es que tenían puntos de paso (con transbordadores) situados a lo largo del río. Así pues, era cierto que utilizaban aquella parte del río, aunque no el puente".

"En mi primera visita allí, vi el brillo de los cañones, los fogonazos de las bocas de fuego de 37 mm, de los 'pom-pom' de 57 mm. No tenían nada más grande que eso, y ningún SAM. Al principio de la guerra, cuando el puente estaba todavía en condiciones de ser utilizado, estaba fuertemente defendido. De eso venía su reputación."

"Nosotros seguíamos al grupo de ataque, y estábamos a unos cinco kilómetros de la corriente de agua. Los bombarderos iniciaron el ataque con unos cuantos supresores de defensas aéreas. Mientras recorrían el río en dirección al puente, yo estaba quizás a unos 35 kilómetros al sur. En aquella zona, Vietnam tenía un ancho de cinco minutos de vuelo, a nuestra velocidad. Después ya estabas en Laos. Hice un gran viraje en U y pude ver y oír a los bombarderos elevándose después del ataque. Cuando ya tenían los 'pies mojados' dije a mi escolta que me siguiese hacia el río a una velocidad de 500-550 nudos en dirección al agua. Localicé el río, probablemente entre 11 y 14 kilómetros antes del puente. En aquella misión no podía conformarme con menos que una fotografía perfecta a causa de todo el interés que el CAG Linder había generado por aquel objetivo. Me dije a mí mismo que iba a volar justo por encima de aquella maldita cosa, con las alas niveladas, porque no pensaba preocuparme por ninguna reacción verdaderamente importante de los tipos que estaban en tierra."

"Yo estaba preparado desde hacía "horas". Era como si todavía estuviese en el barco planeando la misión. Era tan sencillo comparado con otras misiones. Tal vez ese era mi problema. Cuando pasabas sobre el objetivo como un rayo a 550 nudos, te lo pasas en grande. Aquí está el puente, y empiezan a disparar."

"Pasé sobre el puente –lo vi por el visor– y entonces fue cuando miré a los indicadores, después de llegar al agua. Lo había echado todo a perder. Probablemente estaba a una altura entre 3.500 y 6.000 pies –3.500 para estar fuera del alcance de las armas portátiles, y un máximo de 6.000 a causa de las cámaras–. Las fotografías eran difíciles de interpretar cuando se tomaban por encima de los 6.000 pies. Así que lo más probable es que estuviese a 4.500 pies como mínimo."

"Además tampoco estaba en postcombustión. El RF-8G podía alcanzar los 550 nudos con el motor básico si no estabas pendiente de él. Sobre la playa muy raramente utilizábamos la postcombustión porque alcanzábamos la velocidad supersónica demasiado rápido. Entonces el morro tendía a subir. Si no estabas en la cabina pendiente de la altura, el morro tendía a elevarse y podías ascender 1.000 pies si no estabas mirando el altímetro."

"Si tu ordenador de a bordo estaba ajustado a 5.000 pies y 550 nudos, la cuadrícula del visor iba siguiendo el terreno perfectamente, metías el mando de gases a postcombustión y dabas un 'salto' de 500 pies. Las únicas ocasiones en que utilizaba la postcombustión era cuando alguien me disparaba, o si teníamos que volar sobre Haiphong. Entonces yo me preparaba para entrar en postcombustión con mucha antelación para no tener que hacer ninguna transición cerca del objetivo. Así, cuando llegaba sobre el centro de Haiphong ya iba a velocidad supersónica, lo cual tenía sentido. Yo siempre he pensado que cuanto mayor sea tu velocidad mayor será el problema de los que te disparasen desde tierra. Además la mayoría de sus sistemas de puntería eran ópticos."

Aunque quizás el caso tenga algo de humor negro, una de las misiones de Miller muestra lo que podía suceder cuando se alteraba la rutina predecible de los vuelos de reconocimiento. Fue lanzado desde el Coral Sea con una escolta de F-4B para hacer fotografías después de una misión que se había realizado contra el puente de Than Hoa en 1968. Los

bombarderos atacaron el objetivo en medio de una barrera de fuego antiaéreo. Como podía predecirse, al cabo de uno o dos minutos después de que la fuerza de ataque se hubiese alejado, el piloto de reconocimiento fotográfico hizo su pasada sobre el objetivo, encontrándose con un fuego igualmente intenso, pero esta vez concentrado sobre un solo avión.

Tras terminar su pasada, el piloto del Crusader se reunió con los Phantom II, que se habían mantenido alerta para interceptar posibles MiG que pudieran amenazar al RF-8, así como para proporcionar una protección aérea inmediata si el reactor de reconocimiento hubiese sido derribado.

El Alf. de Navío Miller se aclaró la garganta e informó a su piloto de escolta, Capt. de Corbeta Pete Purvis, que tenía "un problema o dos", y que era necesario repetir la pasada.

La verdad era que Miller había olvidado accionar los interruptores que activaban la cámara, y no había podido tomar ninguna fotografía del objetivo. Dado que aquel ataque era de especial interés para el Jefe del Grupo de portaaviones, su cobertura fotográfica era obligatoria; sin embargo, por otra parte, había que tener en cuenta que podía tener problemas con el combustible que le quedaba y también la idea de volver a sobrevolar la zona batida por la artillería antiaérea no era precisamente agradable. A pesar de todo, el piloto de RF-8 viró en redondo y a toda prisa voló sobre el puente una vez más, tomando las fotografías necesarias. Sorprendentemente, ni un solo disparo antiaéreo fue lanzado contra él. La razón era evidente: los que estaban en tierra no se esperaban que el avión de reconocimiento hiciese una segunda pasada, y por eso habían relajado la vigilancia.

Obviamente, si a otros pilotos de reconocimiento se les hubiese permitido variar los momentos en que cada uno debía estar sobre el objetivo, especialmente después de un ataque importante, muchos hombres habrían conseguido recuperarse a salvo a bordo de sus portaaviones en lugar de perder la vida o caer prisioneros.



Cuando era un "novato" en 1968, James Orzbirn ya había tenido que enfrentarse con un SAM. Aquí vemos, diez años después, al ahora Capt. de Fragata Ozbirn dirigiéndose hacia su RF-8G en la Instalación Naval Aérea de Washington. Obsérvese su casco de vuelo totalmente negro con un apenas distinguible rayo, que hace alusión a su indicativo radio "Wizard" (Brujo).

Tras su turno de servicio en combate de 1967-1968 con la CVW-15, Miller regresó a la base aeronaval de Miramar, en San Diego, California. Allí volvió a presentarse voluntario para otro período de servicio en Vietnam y fue enviado al *Bon Homme Richard* que ya estaba a la mitad de uno de sus cruceros de combate. En realidad, él y otro piloto "transportaron" dos RF-8 desde San Diego atravesando el Pacífico, haciendo escala en Hawai, las islas de Wake y Guam y las Filipinas, lo cual no era una hazaña despreciable en cuanto a navegación y pura fortaleza de los pilotos se refiere. Se unió a la CVW-5 y muy pronto volvió a entrar de nuevo en combate.

El 1 de agosto de 1968 Miller y su escolta, Tte. de Navío Norm McCoy, del VF-51, regresaban de una misión. Cuando acababan de tener los "pies mojados" supieron por radio que otro F-8 necesitaba que se sustituyese a su punto, el cual había tenido que regresar al barco. Como ya estaba sobre el mar y a salvo de la amenaza de los MiG, Miller autorizó a su escolta a que se uniese al solitario caza. Sin embargo, mientras Miller y el resto del Ala seguían a la escucha, la patrulla aérea de combate (CAP) rutinaria se convirtió de pronto en cualquier cosa menos rutina.

Tan pronto como McCoy se reunió con su compañero de escuadrón, Tte. de Navío George Hise, recibieron un vector hacia un MiG-21 que



Una alineación de colas de Crusader del Oriskany en agosto de 1971 en la base aeronaval de Atsugi, Japón. Dos RF-8Gs (el avión que está en el extremo de la foto es apenas visible) del VFP-63 flanquean a los cazas del VF-194, con los "Diamantes rojos" de este escuadrón pintados en los empenajes de cola.

se aproximaba. Aunque es posible que Hise consiguiese dañar al MiG, fue el Sidewinder de Norm McCoy el que, al parecer, derribó al caza norvietnamita, al menos eso fue lo que resolvió el jefe del Ala después de escuchar la cinta que Jay Miller había grabado durante el combate.

El 31 de octubre de 1968, frustrado y falto de ideas, el presidente Johnson, que en marzo había declarado que no se presentaría a la reelección, decretó un cese unilateral de los bombardeos contra todos los objetivos situados en Vietnam del Norte. Aquella fue la última decisión de la guerra de este presidente irritable e inepto en materia internacional. El cese de bombardeos tuvo implicaciones trascendentales para todos los soldados que seguían desplegados en el Sudeste Asiático. Precisamente en el momento en que, al menos desde su punto de vista, parecía que sus ataques diarios empezaban a producir algún efecto en los comunistas, se les "arrancaban los colmillos" y se les ordenaba "envainar sus armas". Se había dado al enemigo un respiro que iba a permitirle rearmarse y resucitar su potencia en un clima de relativa paz. Los norvietnamitas lo sabían, y también los frustrados e irritados hombres que ocupaban las cabinas de los aviones que patrullaban de un lado a otro el Mar del Sur de China.

De cualquier modo, al igual que había ocurrido en otros ceses de bombardeos, mientras los demás escuadrones de las Alas aéreas reorientaban su atención hacia el sur o se retiraban por completo del combate, los destacamentos de reconocimiento fotográfico siguieron realizando misiones para supervisar el cumplimiento de la tregua por parte de los comunistas. Se efectuaron incursiones de represalia, que sólo se autorizaron después de que se comprobase que los norvietnamitas habían abierto fuego contra los RF-8 y los RA-5. A pesar del largo cese el fuego, los aviones de reconocimiento seguían estando en peligro. El 3 de diciembre de 1968, el Alf. de Navío Jim Ozbirn, perteneciente al destacamento 43 del VFP-63, se enfrentó en duelo a muerte con los SAM norvietnamitas cuando se aproximaba al río Ca.

"Vi un misil que había surgido de entre la niebla baja cerca de Vinh" informó. "Yo estaba bastante lejos, así que tuve tiempo de efectuar una maniobra evasiva y logré evitarlo. El misil estalló convirtiéndose en una

gran bola de fuego a menos de cien metros de mi avión. En aquel momento me encontraba a dos millas de la costa, y viré hacia el interior para terminar mi pasada fotográfica."

Dick Schaffert, del VF-111, toma de nuevo la palabra:

"Uno de los temas clásicos que surgieron de aquellos días era una grabación de las transmisiones por radio y de la *respiración agitada*, de uno de los chicos de reconocimiento fotográfico mientras trataba de evitar un SAM...".

Un suceso importante para las unidades de RF-8 fue la disolución, el 5 de enero de 1968, del VFP-62. Tras haber enviado más de 100 destacamentos a bordo de 22 portaaviones durante 19 años de servicio, el VFP-62 fue retirado. Este cambió afectó a toda la comunidad de las unidades de reconocimiento, ya que también fueron disueltos otros escuadrones, entre los que estaban el VAP-62, el 15 de octubre de 1969, y su escuadrón hermano el VAP-61, en julio de 1971. Estos escuadrones habían prestado magníficos servicios en Vietnam con sus RA-3B.

Con la desaparición del VFP-62, el VF-63 fue la unidad a la que ahora le tocaba asumir la responsabilidad de proporcionar los destacamentos de RF-8 a todos los portaaviones de la Marina en todo el mundo, pero el foco principal seguía estando en Vietnam. En 1971 el escuadrón fue reestructurado creándose un mando permanente en tierra –la "guardia territorial"– y cinco destacamentos numerados, dos de ellos para operaciones en el Atlántico y tres para la flota del Pacífico.

Además, el 1 de septiembre de 1972, el VFP-63 asumió la responsabilidad de encargarse del adiestramiento en los F-8 para toda la Marina. El VF-124, que desde tiempo atrás era conocido como la "Escuela del Crusader", empezó su transformación al F-14 Tomcat, que en aquel momento estaba en sus primeras etapas de vuelos de prueba. El VFP-63 había recibido los F-8H en 1969, con la idea de que la unidad se encargase de proporcionar su propia escolta a los RF-8. Sin embargo, las necesidades de la flota impusieron que los "Hotel" fuesen redistribuidos a escuadrones de caza, y el VFP-63 tuvo que esperar hasta mediados de la década de los setenta para volver a disponer de sus propios cazas. Sin embargo, para entonces los F-8 ya no estaban integrados en la flota, y estos cazas eran utilizados como aviones utilitarios y como entrenadores en los escuadrones.

El Alf. de Navío (que después llegaría a Capitán de Navío) Will Gray era miembro en 1967, junto con Jay Miller, del destacamento fotográfico a bordo del Coral Sea.

"Por lo general, la mayor amenaza para el piloto de reconocimiento fotográfico era el fuego antiaéreo de barrera de sector sobre el objetivo. Era raro que disparasen SAM contra nosotros y, por lo que yo sé, sólo un RF-8 fue atacado por los MiG. El aparato de escolta derribó al MiG, y el avión de reconocimiento regresó a salvo al barco."

NIXON EN LA CASA BLANCA

Con el presidente Richard M. Nixon los republicanos volvieron a ocupar la Casa Blanca en enero de 1969. Su elección se producía tras años de intensa intervención norteamericana en Vietnam. Había tropas terrestres norteamericanas desplegadas en Vietnam del Sur, un gran número de fuerzas navales y aéreas apoyándolas en Tailandia, las Filipinas



Aunque el repostaje en vuelo de los aviones de un portaviones corre normalmente a cargo de aviones cisterna específicos transportados a bordo del portaaviones, en algunas ocasiones este trabajo también era realizado por aviones cisterna con base en tierra. Aquí vemos un KC-130 del Cuerpo de Marines reabasteciendo a un Crusader del destacamento 1 del VFP-63 sobre el Golfo de Tonkín en 1971. Más tarde este avión sería el penúltimo RF-8 que se perdió por acción del enemigo en Vietnam al ser derribado por la artillería antiaérea el 16 de junio de 1972, cuando realizaba una salida desde el Midway a bordo del cual estaba encuadrado en el destacamento 3. Su piloto, Tte. de Navío P. Ringwood , pudo ser recuperado.

y Guam, además de la poderosa Séptima Flota frente a sus costas. A pesar de esta aparente superioridad de fuerzas en el teatro de operaciones, el factor que más influiría en la futura política exterior de la nueva administración fueron las fuertes y a veces violentas protestas públicas en los Estados Unidos.

Las manifestaciones masivas en Washington D.C. y en otras varias grandes ciudades norteamericanas habían hecho que la administración Johnson se sintiese inhibida para dar ningún paso decisivo hacia una solución militar de la guerra. Con los norvietnamitas aparentemente sin ningún miedo a la abrumadora potencia norteamericana que se alzaba ante ellos, y el empate resultante, la administración Nixon se encontraba con muy pocas alternativas, de modo que se decidió por la retirada a gran escala.

A lo largo de la primera mitad de 1969, las operaciones aéreas se concentraron en Vietnam del Sur, observando las condiciones del cese de bombardeos impuesto el anterior mes de noviembre, centrándose principalmente en la llamada zona del "Cuerpo de Ejército I" situada inmediatamente al sur de la zona desmilitarizada.

Para que pudiesen realizar sus misiones de reconocimiento con seguridad, a los aviones de escolta armada, a aviones A-4 "Iron Hand" de lucha antimisil, a un A-4 RESCAP, a los interferidores de radar del Cuerpo de Marines y a los aviones cisterna de la Marina se les encomendó la misión de proteger a los aviones de reconocimiento. Durante este período, la necesidad de aviones de reconocimiento era tan grande que la línea de producción del RA-5C Vigilante se volvió a abrir para la fabricación de 46 aviones más, con lo que el número total de Vigilante fabricados se elevó a 140.

En este programa se incluyeron también veintitrés RF-8A, entre los que estaba el RF-8A del Cte. John H. Glenn, pilotado por el famoso Marine astronauta (y senador) en su vuelo transcontinental de 1957. El Crusader de Glenn fue modificado al estándar RF-8G y entregado al VFP-63, pero terminó perdiéndose tras haber despegado del Oriskany en 1973.

La guerra siguió en el sur, con ocasionales incursiones en el norte. El 8 de mayo de 1970, durante un encuentro con el presidente sudvietnamita Thieu, el presidente Nixon anunció que iba a ordenar una retirada por fases de las tropas norteamericanas (el 29 de agosto ya habían sido retirados 25.000 hombres). A lo largo del año siguiente, fueron retirados de Vietnam del Sur más de 100.000 soldados norteamericanos. Pero los portaaviones de la Marina seguían en su puesto.

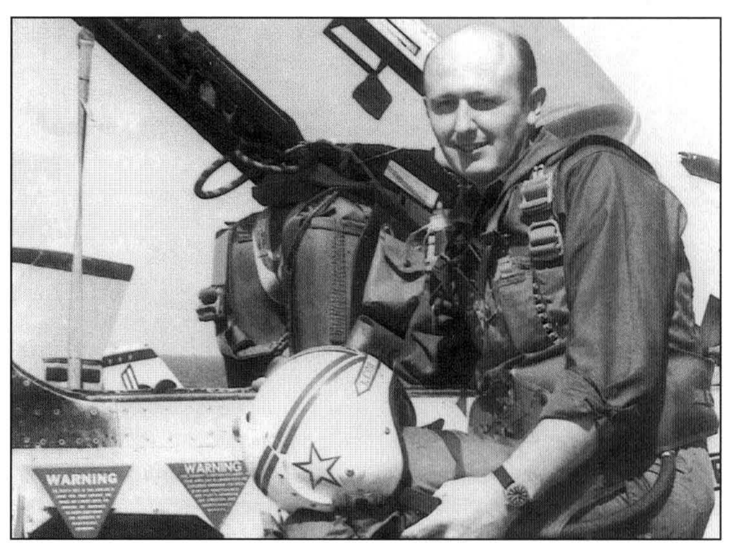
1972-1975: LAS ÚLTIMAS CAMPAÑAS

A finales de 1971 la guerra estaba empezando a recrudecerse, la lucha en tierra no se había detenido con el cese de bombardeos decretado por Johnson en 1968. Varias campañas cortas, especialmente en las zonas vecinas de Laos y Camboya, habían mantenido en marcha el conflicto. Lo único que se había reducido era la intensidad de los ataques aéreos norteamericanos. Pero las nuevas acciones de los comunistas provocaron un aumento de las misiones de bombardeo. Los vuelos de reconocimiento norteamericanos se dedicaban a vigilar los concurridos caminos de la jungla mientras hombres y suministros seguían fluyendo hacia el sur. Con la llegada del Año Nuevo, era evidente que los norvietnamitas estaban preparados para pasar a la ofensiva.

La "avalancha" dio comienzo durante el fin de semana de Pascua, el 25 de marzo de 1972, y casi al mismo tiempo, el ejército regular de Vietnam del Norte y los guerrilleros del Viet Cong atacaban varias posiciones clave sudvietnamitas. Estaba claro que el sur no podría resistir sin el renovado apoyo norteamericano. Desde Japón y los Estados Unidos fueron enviadas unidades de la Fuerza Aérea y del Cuerpo de Marines, y se ordenó que más portaaviones de la Marina se dirigiesen al mar del Sur de China.

El veterano portaaviones de la clase 27C USS Ticonderoga durante un crucero de combate en 1969. Los nuevos Corsair II A-7B VA-25 y VA-87 comparten la cubierta de vuelo con los F-8 del VF-111 y del VF-162, los RF-8 del VFP-63 y los A-4, que entonces estaban siendo sustituidos por los A-7 como principales bombarderos ligeros de ataque de la Marina.





El Tte. de Navío Richard Coffman posa junto a un RF-8G a bordo del Tico en 1969. Obsérvese los cartuchos del calibre 38 que lleva en su arnés de pecho.

Will Gray, ahora con la graduación de Capt. de Corbeta, regresó a la guerra como OINC del destacamento 3 del VFP-63 para sustituir al que había sido su compañero de camarote en sus dos primeros cruceros, el Capt. de Corbeta Gordie Paige. Paige había sido derribado el 22 de julio a bordo del RF-8G Nº de serie 146873, que fue el último de los Crusader que fueron derribados en combate:

"La guerra era exactamente lo mismo que en 1967. Si hubiese conservado mis planos, podría haberlos utilizado otra vez. Yo siempre utilizaba planos, a pesar de que conocía aquel país tan bien como mi propia granja de Louisiana. Tenía un juego completo de planos de las zonas de objetivos, de todas las escalas (1:5.000.000, 1:1.000.000, 1:250.000 y 1:50.000). Dentro de la cabina del Crusader no había ningún lugar donde guardarlos, así que me sentaba sobre el montón de mapas y colocaba el que necesitaba cerca del parabrisas".

"La única diferencia entre mi crucero de 1967 a bordo del Coral Sea y el crucero de 1972 en el Midway era el tiempo que había transcurrido y algunos pequeños cambios en el equipamiento. Seguía pilotando el RF-8G, con cámaras diferentes y nuevos dispositivos de ECM. Los aviones de escolta eran todavía F-4, que seguían teniendo los mismos problemas de combustible. El F-4 era un estorbo porque tenía poca capacidad de combustible, y también a causa de su gran superficie de reflexión radar y a su humeante escape que alertaban a las defensas enemigas."

"Cuando los aviones de reconocimiento nos escoltábamos unos a otros, atraíamos poco fuego enemigo. Volábamos haciendo maniobras evasivas y muy deprisa. Nuestra reducida superficie de reflexión radar no presentaba una amenaza ofensiva para el enemigo, así no siempre podía intentar derribarnos con lo mejor que tenía. En el Golfo de Tonkín había tres portaaviones con destacamentos de RF-8, así que tenía que utilizar un nuevo indicativo radio. En lugar del familiar 'Corktip', ahora éramos 'Baby Giant'; y nuestras familiares letras de código Papa Papa (PP) fueron cambiadas por November Foxtrot (NF)."

"Las defensas norvietnamitas eran prácticamente las mismas excepto por el encuentro que tuve con un ZSU-23. Estaba sobrevolando un tramo de vía férrea que cruzaba el puente de Thanh Hoa. Me aproximé al puente desde el norte a unos 600 nudos y 4.500 pies. Estaba mirando por el visor, siguiendo la línea ferroviaria, cuando levanté la vista para ver una línea roja continua que venía hacia mi desde un punto en tierra situado junto a la vía. Casi me rompo la pierna derecha al accionar la palanca de mando del timón de dirección para evitar ser alcanzado ¡habían fallado el tiro! No había durado más que un segundo, pero aquello me había impresionado. Necesité un par de millas para volver a mi ruta y seguir hacia el sur hasta que el Phantom II que me escoltaba transmitió el mensaje de ¡Bingo! indicando que se estaba quedando sin combustible."

"Una de las características más interesantes del RF-8G era su gran capacidad de combustible. Con sus casi 5.000 l de JP-5 y una estructura con una resistencia aerodinámica muy baja, tenía la combinación perfecta para las misiones fotográficas. El máximo de combustible restante que estaba permitido al aterrizar era muy bajo en aquel entonces a causa del anticuado tren de aterrizaje; sólo podías regresar con unos 1.000 l de combustible."

"Siempre acelerábamos en el último momento del lanzamiento para ahorrar combustible, y no tardábamos prácticamente nada en indicar que estábamos 'En el aire y preparado'. No teníamos INS (Sistema de Navegación Inercial) para alinearnos y ninguna tripulación con la que coordinar. Como el RF-8 era más ligero que el caza F-8, solíamos acelerar con saltos de potencia, al estilo militar, que ahorraban aún más combustible."

LAS ÚLTIMAS MISIONES

Con el alto el fuego del 27 de enero de 1973, cesaron los combates entre las fuerzas norteamericanas, norvietnamitas y sudvietnamitas. A lo largo de los meses siguientes se produjo el tanto tiempo esperado regreso de los prisioneros de guerra norteamericanos y las operaciones de despeje de minas de las diversas rutas marítimas de Vietnam del Norte, que habían sido lanzadas desde mayo de 1972.

Durante los dos años siguientes reinó una paz tensa mientras el gobierno sudvietnamita, ahora falto de la mayor parte del apoyo que representaba la presencia física de los norteamericanos, se debatía entre la independencia y el inevitable resurgimiento de la actividad comunista. Sus vecinos Camboya y Laos estaban sumidos en un constante torbellino, y a principios de 1975, cayó la capital camboyana, Phnom Penh.

Los comunistas se lanzaron a la ofensiva hacia Vietnam del Sur y avanzaron hacia Saigón. Poco podía hacer Estados Unidos para evitar su conquista, de modo que concentró sus esfuerzos en la retirada de sus ciudadanos y de una pequeña parte de la población sudvietnamita que había trabajado a favor de los intereses norteamericanos durante la guerra.

El Grupo de Combate 77 (TF 77) con todas sus unidades navales puso rumbo a toda máquina hacia la costa de Saigón, enviando helicópteros a la ciudad sitiada. El Hancock y el Coral Sea –junto con el Enterprise y el Midway– lanzaron misiones de protección para supervisar y defender a los helicópteros de la Marina y el Cuerpo de Marines que volaban una y otra vez con su cargamento humano.

Los destacamentos del VFP de los portaaviones más pequeños realizaron ocasionalmente misiones de reconocimiento, pero era evidente que su trabajo había concluido. Un mes más tarde, los RF-8G del Coral Sea recogieron la inesperada confrontación entre unidades camboyanas y norteamericanas que tuvo lugar durante el incidente del Mayaguez, pero aquello no era más que un anticlímax en la carrera estelar de este avión de reconocimiento fotográfico.

Los RF-8G siguieron en servicio hasta junio de 1982, cuando el VFP-63 fue disuelto, dejando a la Marina sin un avión de reconocimiento táctico viable por primera vez en casi 40 años.

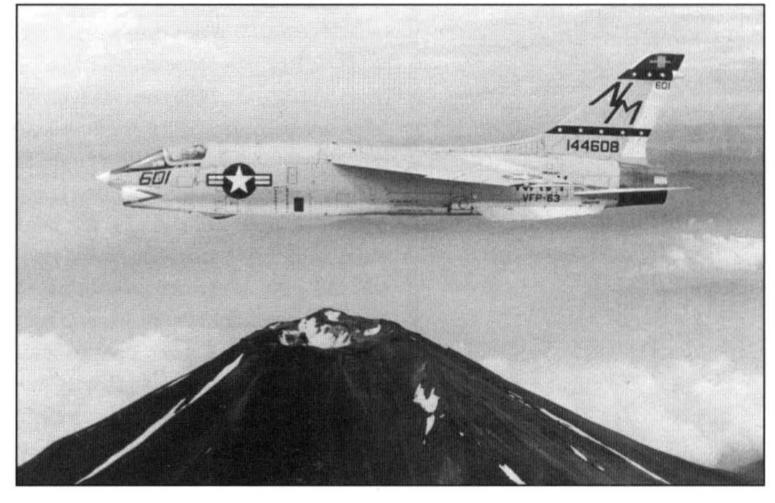
El Crusader de reconocimiento fotográfico gozó de toda una carrera en la Reserva Naval Aérea desde 1970 hasta 1987, equipando dos es-

cuadrones en la Instalación Naval Aérea, en Washington D.C. El VFP-206 y el VFP-306 heredaron las tradiciones de las unidades de reconocimiento de la flota, empezando por atraer a muchos antiguos pilotos de Crusader, tanto de caza como de reconocimiento, así como a muchos jóvenes aviadores que estaban ansiosos por acumular horas de vuelo a bordo del Crusader. Pero el Crusader, en su variante de reconocimiento, fue definitivamente retirado del servicio en marzo de 1987, dejando tras de sí un impresionante registro de misiones realizadas en paz y en guerra, cuya importancia aumenta al considerar el reducido número de escuadrones que volaron con el RF-8.

De hecho, a partir de 1968, sólo el VFP-63 siguió teniendo el RF-8G como su equipamiento principal. De los 1.261 Crusader que se fabricaron, 144 fueron de reconocimiento fotográfico, y 73 de ellos fueron reconvertidos como RF-8G. Unos 20 RF-8 se perdieron en combate, todos ellos en Vietnam, y otros 14 se perdieron en accidentes operativos, no de combate. Ningún RF-8 fue derribado por los MiG norvietnamitas, y todos los aparatos que fueron derribados pertenecían a la Marina, ya que el VMCJ-1 del Cuerpo de Marines no perdió ninguno de sus RF-8A –el único modelo de este avión que utilizó en combate (el escuadrón de reserva VMJ-4 fue el único que voló con los "Golf")– aunque varios aviones del Cuerpo de Marines fueron dañados por disparos antiaéreos. Cinco aviadores del VFP-63 perdieron la vida en combate, y uno más fue declarado desaparecido en acción. Otros seis cayeron prisioneros, uno de los cuales, el Tte. de Navío Charles Klusmann, terminó consiguiendo evadirse tras tres meses de cautiverio.

El Crusader fotográfico, a diferencia de otros aviones especializados de reconocimiento (quizás con la excepción del RA-5C Vigilante), crearon una necesidad y un producto, además de un mito, que creció, se desarrolló, maduró y desapareció a lo largo de una corta, pero intensa, carrera que duró 20 años. El RF-8 gozó de una carrera totalmente desproporcionada, si se compara con el número de unidades fabricadas. En una guerra impopular, los pilotos de los destacamentos VFP y VMCJ (apoyados por sus abnegadas tripulaciones de tierra) volaron en todo tipo de condiciones, muchas veces cuando sus compatriotas de otros escuadrones debían permanecer en tierra a causa de las condiciones meteorológicas o por imposiciones políticas. Ni los hombres ni sus aparatos se quedaron cortos, ni siquiera en los tiempos más difíciles. Los hombres que pilotaron los aviones de la serie RF-8 fueron auténticos héroes y representaban lo mejor que podía ofrecer la aviación naval. Pilotaban un avión que era el adecuado para desempeñar el cometido que había que hacer en aquel momento. Es poco probable que en la aviación militar se pueda volver a ver una combinación tan perfecta.

El RF-8 Project Bullet de John Glenn prestó servicio a bordo del Oriskany en 1972 convertido a la versión RF-8G. Aquí se le ve volando sobre Japón, sobre el Monte Fuji durante su período en el destacamento fotográfico. Este veterano avión se perdió en diciembre de 1972 al chocar contra la cubierta inferior del portaaviones durante una aproximación. El piloto, Tte. de Navío Thomas B. Scott, fue rescatado, pero el avión que había servido a Glenn para establecer su récord yace ahora en el fondo del mar del Sur de China.



APÉNDICES

APÉNDICE A

GLOSARIO

AAA: Artillería Antiaérea

Ataque Alpha: Un ataque aéreo ofensivo a gran escala, que implica la participación de todos los medios del ala aérea del portaaviones, cazas, aviones de ataque, aviones cisterna, etc.

BARCAP: Patrulla Aérea de Combate de Barrera. Una patrulla de caza que operaba entre el grupo de combate de portaaviones y la amenaza enemiga.

CAG: Comandante del Grupo Aéreo. Este es un término algo arcaico, ya que la designación del ala se cambió por la de CVW, y por lo tanto se hacía referencia a su jefe como el CAW, pero CAG siguió formando parte del vocabulario usual.

CAP: Patrulla Aérea de Combate.

CV: Portaaviones. Durante la guerra de Vietnam, el acrónimo utilizado normalmente era CVA, que designaba un portaaviones de ataque, mientras que CVS indicaba que se trataba de un portaaviones de lucha antisubmarina. En 1975 la Marina dejó de utilizar los términos CVA y CVS, adoptando sólo el de CV para indicar la finalidad integrada del portaaviones.

CVW: Ala Aérea del Portaaviones.

LSO: Oficial de Señalización de Aterrizaje.

MiGCAP: Patrulla permanente sobre la flota o sobre el Grupo de Ataque para protegerla contra cualquier amenaza de aviones enemigos.

OINC:Oficial al Mando.

SAM: Misil Superficie-Aire. Es un término genérico, pero normalmente hace referencia a los misiles de la familia SA-2 de construcción soviética.

SAR: Búsqueda y Rescate.

TARCAP: Patrulla Aérea de Combate de Objetivo. Cazas a los que se encomienda la misión de proporcionar escolta de protección a la fuerza de ataque.

Enganche: Aterrizaje sobre la cubierta de un portaaviones en que el avión se detiene tras haber enganchado el cable de retención.

VA: Escuadrón ligero de ataque de la Marina.

VF: Escuadrón de Caza de la Marina.

VFP: Escuadrón Fotográfico Ligero de la Marina.

VMCJ: Escuadrón de Reconocimiento Mixto de los Marines.

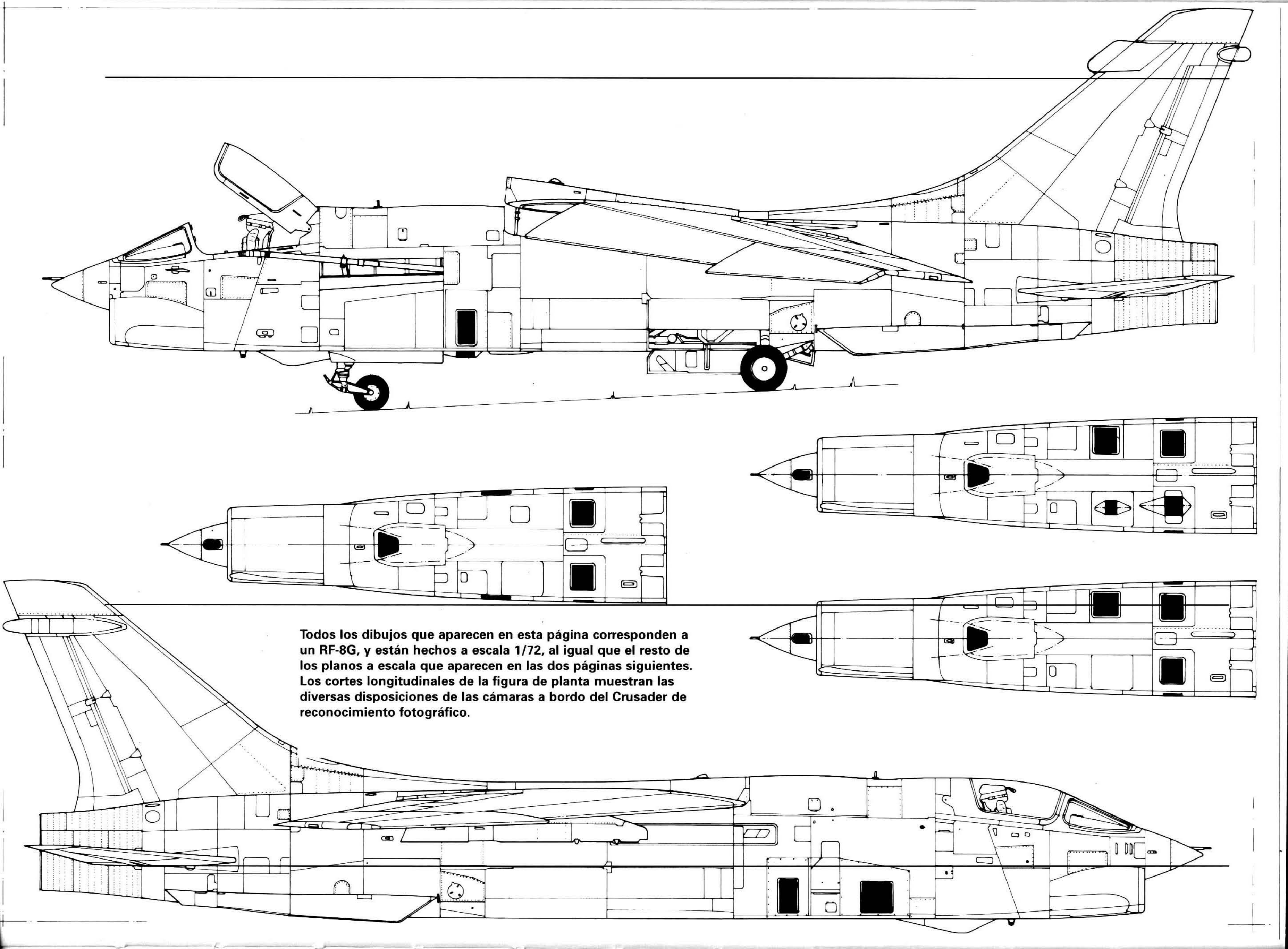
VMF: Escuadrón de Caza de los Marines. En 1967 se añadieron las letras (AW) para denotar su capacidad de actuación todo tiempo, pero esta designación duró muy poco y se adoptó la de VMFA, indicando que se trataba de un escuadrón de Caza y Ataque.

APÉNDICE B

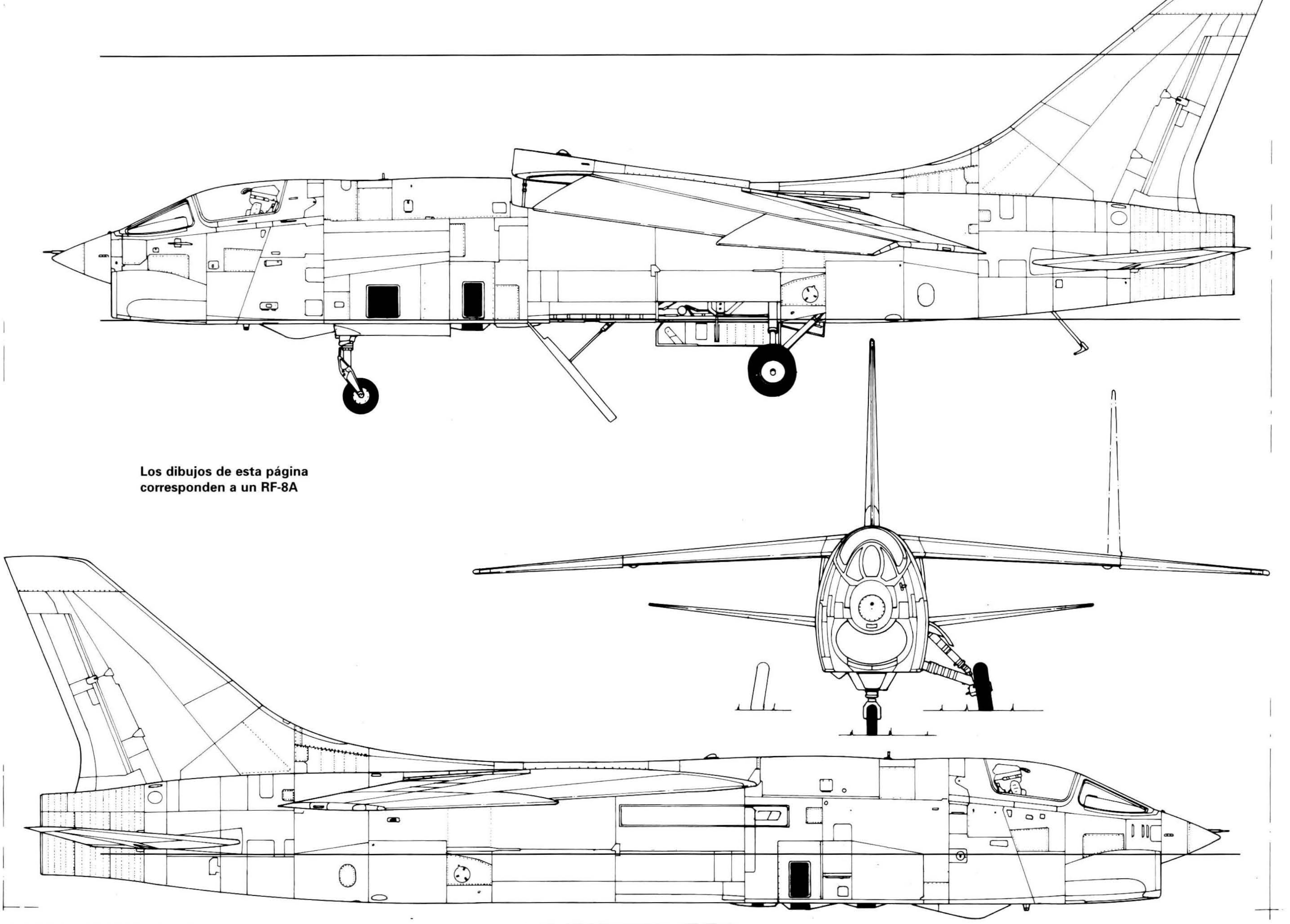
RELACIÓN DE RF-8A/G PERDIDOS EN COMBATE

Nº de serie	Fecha	Modelo	Piloto	Portaaviones
144611	9/4/66	RF - 8A	T. Walster *	CVA - 19
144616	28/3/68	RF - 8G	M. W. Wallace *	CVA - 14
144623	21/9/67	RF - 8G	M. J. Vescelius *	CVA - 43
145613	6/6/72	RF - 8G	P. Ringwood	CVA - 41
145614	5/6/67	RF - 8G	C. H. Haines +	CVA - 31
145620	8/5/65	RF - 8A	W. B. Wilson	CVA - 41
146823	6/6/64	RF - 8A	C. Klusmann +	CVA - 63
146825	8/9/65	RF - 8A	R. D. Rudolph *	CVA - 34
146826	8/9/65	RF - 8A	C. B. Goodwin ++	CVA - 43
146828	29/8/65	RF - 8A	H. S. McWhorter *	CVA - 34
146830	21/6/66	RF - 8A	L. Eastman +	CVA - 19
146831	5/5/66	RF - 8A	J. Heilig +	CVA - 19
146843	19/4/66	RF - 8A	R. F. Ball	CVA - 14
146849	13/8/65	RF - 8A	P. A. Manning	CVA - 43
146852	1/6/65	RF - 8A	F. P. Crosby *	CVA - 31
146873	22/7/72	RF - 8G	G. L. Paige +	CVA - 41
146874	31/8/66	RF - 8G	T. A. Tucker	CVA - 34
146881	1/6/65	RF - 8A	M. R. Fields	CVA - 41
146886	22/5/68	RF - 8G	E. F. Miller +	CVA - 31
146889	8/10/66	RF - 8A	F. D. Litvin	CVA - 43

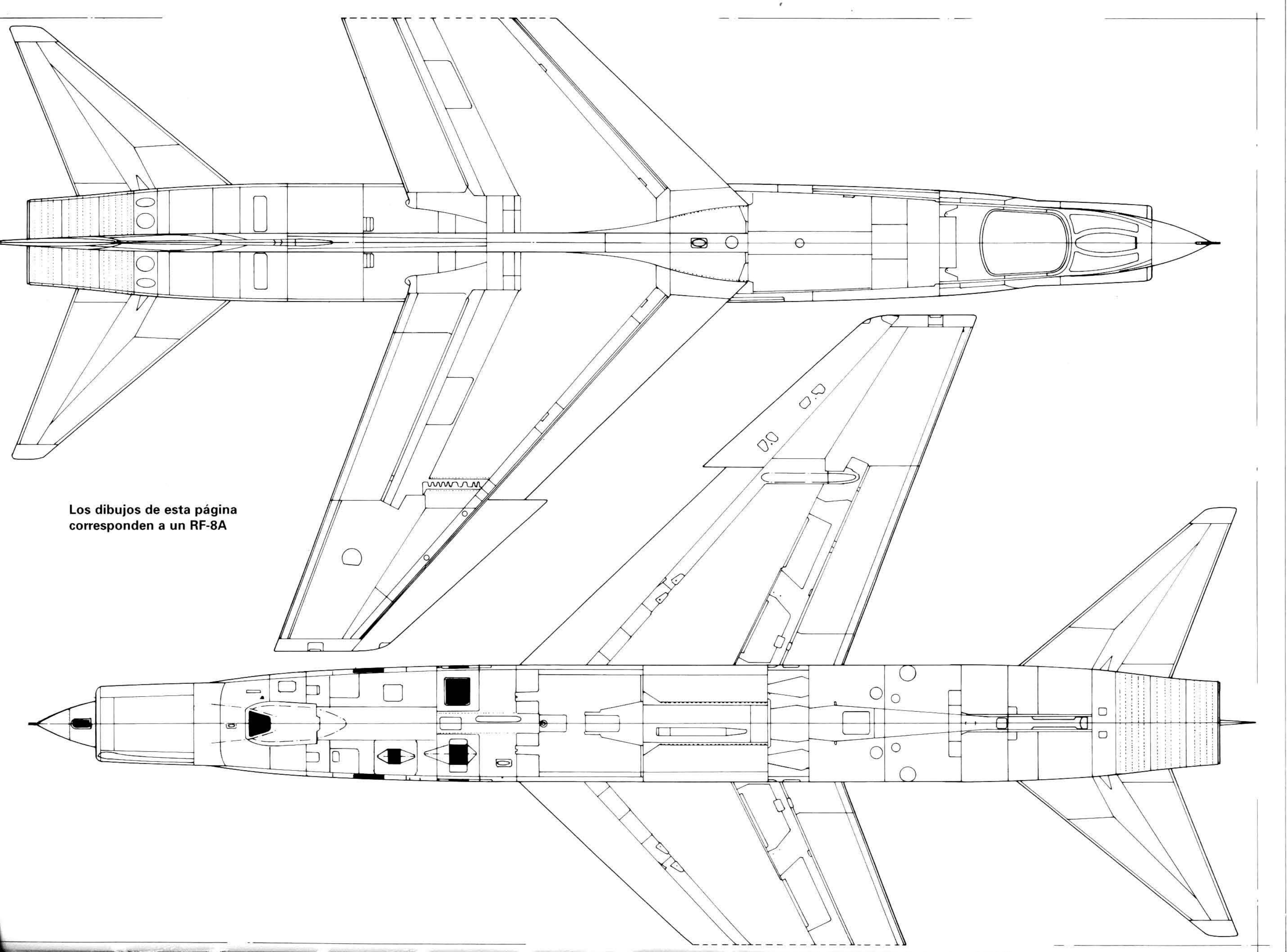
Leyenda:
* Muerto en acción ++ Desaparecido en acción + Prisionero



Todos los dibujos que aparecen en esta página corresponden a un RF-8G, y están hechos a escala 1/72, al igual que el resto de los planos a escala que aparecen en las dos páginas siguientes. Los cortes longitudinales de la figura de planta muestran las diversas disposiciones de las cámaras a bordo del Crusader de reconocimiento fotográfico.



Los dibujos de esta página corresponden a un RF-8A



Los dibujos de esta página corresponden a un RF-8A

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Aunque el Crusader fue construido como interceptor para la Marina, como con frecuencia ha sido tradicional entre los cazas norteamericanos, Vought fabricó también una variante de reconocimiento fotográfico. Dotado de una gran velocidad y autonomía que normalmente se asocian con todos los aviones navales, el Crusader fue eficazmente transformado en plataforma de reconocimiento retirando los cuatro cañones de 20 mm situados bajo la cabina. En su lugar se instaló un número igual de puestos para cámaras fotográficas alojadas en una posición ventral aplanada y ensanchada. La primera prueba operativa de este avión de reconocimiento fotográfico se produjo durante el otoño de 1962, cuando sus vuelos sobre Cuba alertaron al mundo de la probable presencia en la isla del Caribe de misiles balísticos de alcance medio. La siguiente acción del Crusader de reconocimiento llegó durante los largos años de la Guerra de Vietnam, cuando el reactor fabricado por Vought asumió la responsabilidad de ser la principal plataforma ligera de reconocimiento fotográfico de la Marina de los EE.UU. Cuarenta y nueve destacamentos de reconocimiento fotográfico se desplegaron a bordo de portaaviones entre octubre de 1963 y enero de 1974, los cuales perdieron en acción 20 RF-8.



